

tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle

31^e jaargang, nr. 204 - 31^e année - n° 204



NEPTUNUS

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN
UIT ITALIE
NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalstdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halstdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten !!!



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS
POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 25 F de frais de port.

NEPTUNUS

info marine

LID

September 1984

Septembre 1984



MEMBRE

31e jaargang nr 2

31e année no 2

Revue maritime bimestrielle

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue

Direkteur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman - M. Schottey

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:

Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou 001-0263740-73

Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73

300 F gewoon - normal

500 F steun - soutien

750 F ere - honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter: J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter:

R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire: Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs:

E. De Grieck, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, J. Petit, A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese.

inhoud sommaire

l'occupation belge à gravelines en 1914/1918 par j. verleyen	2
neptunus business door e. van haverbeke	4
une sieste dominicale bousculée! par le capitaine de vaisseau (e.r.) j.c. böting (19ième promotion)7	
c.m.t.'s op stapel door fregatkapitein o.r. m. verboven	11
ceux de d day. il y a 40 ans... l'amiral poskin se souvient... par l'amiral de division e.r. poskin	19
maritiem panorama door h. rogle	25
il y a quarante ans... la fin ignominieuse du sous-marin maudit de la kriegsmarine par j.m. de decker de brandeken	35

L'occupation belge à Gravelines en (1914/1918)

Par J. Verleyen

Dans l'article publié dans le dernier numéro de NEPTUNUS de l'année dernière, nous avons promis de rendre visite aux tombes des militaires belges qui reposent encore toujours au cimetière de Gravelines où ils perpétuent encore toujours la présence belge.

Grâce à Patrick ODDONE, déjà mentionné, quelques belles photos illustrent cet article auquel s'ajoute en annexe la liste des 14 militaires belges qui reposent toujours là-bas. Il est évident que beaucoup plus de militaires belges furent enterrés à Gravelines après y être décédés dans l'un des deux hopitaux militaires belges établis en cette ville et dont il fut question dans l'article précédent. Mais, beaucoup de corps furent rapatriés après la guerre.

Le premier de la liste publiée en annexe mérite une remarque. Il s'agit, en effet, d'un soldat du 7^{ème} de Ligne décédé à Gravelines le 22 octobre 1914 c'est-à-dire en pleine bataille de l'Yser, bataille dans laquelle le 7^{ème} de Ligne se distingua particulièrement puisqu'il fut le premier régiment à être décoré de la fourragère par le Roi Albert sur la Grand Place des Furnes.

Comment était-il possible de mourir à Gravelines à cette date ?

Dès le début de la terrible bataille de l'Yser, l'Armée Belge (dont le Service de Santé était réduit à presque rien) fut obligée d'évacuer plus de 13.000 blessés vers la France ou l'Angleterre. L'évacuation se faisait par train depuis Furnes jusqu'à Calais, via Dunkerque et Gravelines. Le trajet en train prenait près de 48 h. De Calais, on poursuivait par mer grâce aux malles Ostende-Douvres. C'est ainsi que la malle « Marie-Henriette » fut perdue, dans la nuit du 23 au 24 octobre, par échouement sur la côte du Cotentin pas loin de Saint Vaast-la-Hougue où nos pêcheurs furent rassemblés en 1940 avant de partir pour l'évacuation de Dunkerque. Cette perte causa celle de nombreux blessés, les plus graves qui ne purent être sauvés par les trois torpilleurs français venus de Cherbourg pour les secourir.

C'est à cause du transit des trains sanitaires en gare de Gravelines qu'un poste de secours de fortune, bénévole et volontaire y fut établi pour venir en aide, dans la mesure du possible, à ces pauvres blessés transportés prati-

Le cimetière militaire belge vu de face. (Cliché de la ville de Gravelines.)





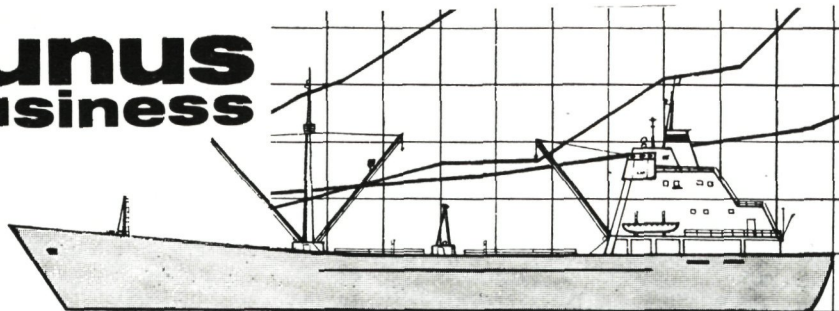
Le cimetière militaire belge vu de dos. Devant le cimetière militaire français. (Cliché de la ville de Gravelines.)

quement sans soins. Ce poste de secours improvisé avec ses braves infirmières bénévoles françaises fut à la base de la création des deux hopitaux militaires belges de Gravelines.

Tombes des soldats Belges au cimetière de Gravelines Centre

- 1) VANDERPUTTEN Jozef - Soldaat 7e Linierégiment
né le 16 janvier 1881 à OVERBOULAERE
décédé le 22 octobre 1914.
- 2) VANDEVOORDE Franciscus - Soldaat Hulptroupen
der Genie
né le 14 avril 1884 à RUMPST
décédé le 24 février 1918
- 3) BEDDELEEM Léopold - Soldat VDC 12e Régiment
de Ligne
né le 11 novembre 1864 à BRUXELLES
décédé le 8 juin 1916.
- 4) RAMON Juliaan - Soldaat 18e Linierégiment
né le 1er Octobre 1896 à ICHTEGEM
décédé le 22 octobre 1917
- 5) LAFORET Auguste - Lieutenant 10e Régiment de
Ligne
né le 20 juillet 1889 à BOUILLON
décédé le 10 mars 1919.
- 6) DEFORT Marcel - Sergent Majoor Administr.
Troepen ID
né le 7 avril 1889 à BRUXELLES
décédé le 19 août 1915
- 7) SCHELDEMAN Seraphin - Soldat 7e Régiment de
Ligne
né le 7 mars 1892 à HALLUIN
décédé le 4 juillet 1915
- 8) ES Hector - Soldat 1er Régiment de Ligne
né le 26 mai 1891 à CLERCKEN
décédé le 1er avril 1915
- 9) LECLERCQ Jules - Soldat VDG 6e Régiment de Ligne
né le 16 juin 1874 à FALISOLLE
décédé le 25 juillet 1916
- 10) THONNARD Robert - Maréchal des Logis Chef - Corps
des Transports 4e D.A.
né le 2 juin 1896 à BARVAUX (LUXEMBOURG)
décédé le 6 octobre 1917
- 11) VANHOUTTE Julien - Soldat Service Technique Génie
né le 10 avril 1895 à HOUTHEN-LEZ-FURNES
décédé le 1er août 1916
- 12) PONCELET Henri - Maréchal des Logis Chef
- Gendarmerie
né le 30 mai 1870 à GEMBES
décédé le 20 octobre 1915
- 13) GODEFROY Désiré - Adjudant belge
décédé le 23 juin 1916
- 14) FÉRAILLE Henri - Soldat 12e de Ligne
décédé le 14 mars 1916





Door E. Van Haverbeke

DOOP CELLULAIRE CONTAINERSCHEPEN M/S «MAETERLINCK» en «VERHAEREN»

Door E.V.H.

Op 17 april jl., werd bij Boelwerf de twee cellulaire containerschepen M/S «Maeterlinck» en M/S «Verhaeren» «gedoopt». Meter van de «Verhaeren» was mevrouw Herman De Croo, echtgenote van dhr. De Croo, Minister van Verkeerswezen en P.T.T. en Mevrouw P. Corbiau voor de «Maeterlinck».

Wat deze twee cellulaire containerschepen betreft, mochten wij hiernavolgende beschrijving ontvangen:

Algemene beschrijving

De schepen zijn ontworpen voor het transport van ISO standaard containers van 20 en 40 voet, in geleiders in de ruimen en met sjorringen op dek.

M/S «Maeterlinck» en M/S «Verhaeren» zijn enkelschroef motorschepen met een enkel dek met bakdek doch zonder campagnedek. Er zijn 6 laadruimen; ruim 1 heeft 2 luiken; de ruimen 2,3,4 en 5 hebben 2 x 3 luiken en ruim 6 heeft 3 luiken.

De schepen hebben een dubbele huid gaande van het achterschip tot en met inbegrip van ruim 2. Deze dubbele huid

fungeert als ballasttank en bunkerruimte. Bovenaan is een loopgang voorzien aan Ps en Sb, die de verschillende pijpleidingen en elektrische kablering herbergt en tevens toegang verleent tot de verschillende tanks en ruimen.

De verblijven, de brug- en de machinekamer bevinden zich tussen ruimen 5 en 6. Het schip werd gebouwd overeenkomstig de voorschriften en onder toezicht van American Bureau of Shipping.

De schepen voeren de Belgische vlag en voldoen tevens aan de reglementen van SOLAS en de Belgische Zeevaartinspectie.

Hoofdafmetingen

Lengte over alles
Lengte tussen loodlijnen
Breedte op spanten
Holte op de mal
Konstruktiediepgang op de mal
Dienstsnelheid bij 10,5 m
Draagvermogen (12,0 m)

1511
207,00 m
196,50 m
32,24 m
18,80 m
12,00 m
20,5 knopen
ca. 38.450 t

1512
207,00 m
196,50 m
32,24 m
18,80 m
12,00 m
19,00 knopen
ca. 38.000 t

Containercapaciteit in TEU

a) Onderdek
b) Bovendeck

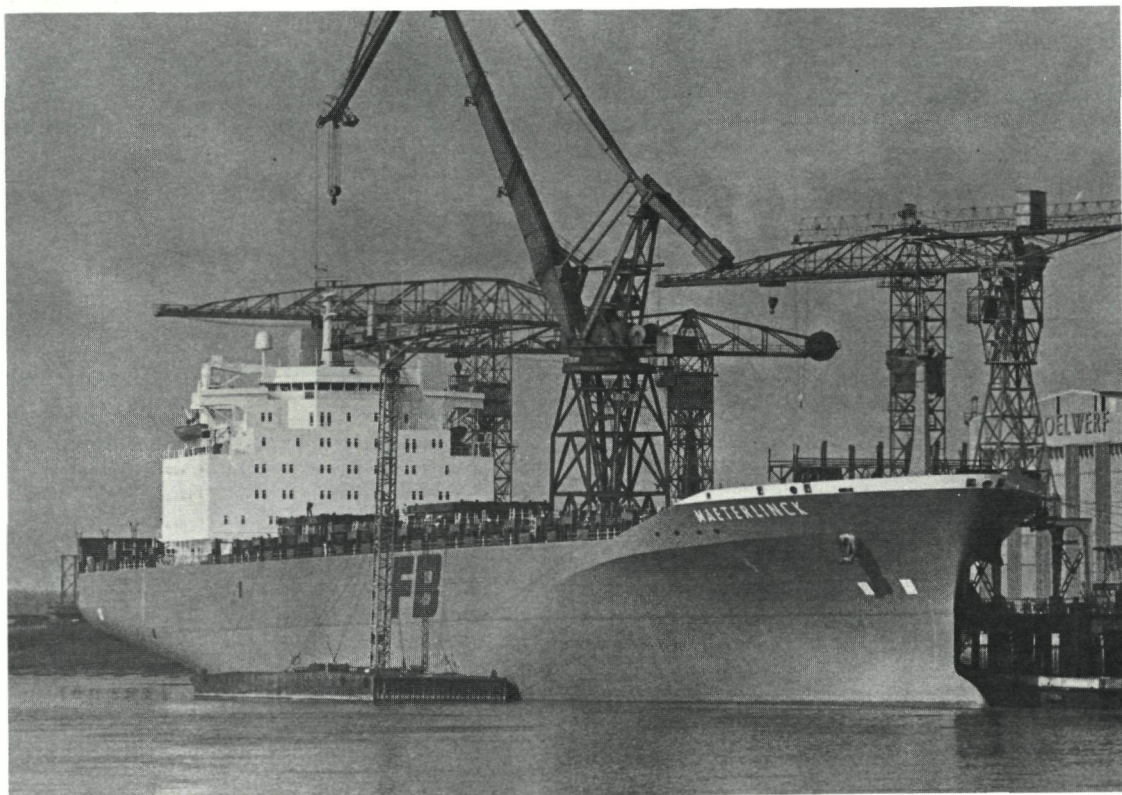
1130 TEU
3 rijen
867 TEU

4 rijen
1127 TEU

Totaal aantal
containers

1997 TEU

2257 TEU



M/S Maeterlinck

Op dek kunnen 99 containers met onafhankelijke koelinrichting aangesloten worden op het elektrisch net.

Voor schip 1512, zijn 132 containers voorzien in ruim nr. 5 met centrale koelinrichting in de machinekamer; ruim nr. 2 is uitgerust voor gevaarlijke lading; de ruimen nrs. 2, 3 en 4 zijn uitgerust voor zware cargo, zoals koper (onder de containers).

Machinekamer

De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een COCKERILL/BURMEISTER en WAIN tweeakt dieselmotor van het type GL90GB voor 1511 en 6L90GB/E voor 1512. (15.630 kW bij 89,2 t/min.) (20.190 kW bij 97 t/min.)

De motor drijft een vijfbladige schroef die werd vervaardigd door Stone Manganese Marine.

De stoomproductie wordt geleverd door een oliegestookte ketel WANSON met een capaciteit van 2,5 t/h en d.m.v. een uitlaatgassenketel SPANNER.

De drie hulpmotoren voor 1511 en de vier voor 1512 worden eveneens geleverd door Cockerill; 2 resp. 3 motoren van het type 6TR240CO en één motor van het type 8TR240CO.

Zij drijven elk een SIEMENS-generator aan. Het vermogen bedraagt 1244 kW voor de grote en 925 kW voor de kleinere motoren.. Er zijn verder een asgenerator (AEG) van 1100 kW en een nooddieselalternatorgroep (DORMAN) van 125 kW.

De «Verhaeren» is uitgerust met een belangrijke ladingkoelinstallatie (STAL).

De machinekamer is verder uitgerust met de volgende hulpgroepen: koelwater-, smeerolie- en brandstofpompen van HAMWORTHY, IMO, KSB, drinkwaterverdamper van ATLAS, startluchtcompressoren van HAMWORTHY, brandstof- en dieselseparatoren van WESTFALIA, titaniumpulpenkoelers van ALFALAVAL, smeeroliepijpenkoelers

van HALBERG, SUNROD-verwarmers voor de voorverwarming van de stookolie.

Voor de ventilatie van de machinekamer zijn 4 ventilatoren geïnstalleerd elk met een vermogen van 80.000/60.000 m³/h en één ventilator van 40.000 m³/h. Eén van deze ventilatoren levert spoellucht aan de turboblowers van de hoofdmotor.

Een turbo olie-waterafscheider met controlesysteem is voorzien om afvalwater met minder dan 15 ppm olie af te voeren.

Ten behoeve van de manoeuvreerbaarheid van het schip is een KaMeWa boegschroef voorzien aangedreven door een elektromotor van AEG. De boegschroef levert een stuwkracht van ongeveer 16.000 kg bij 257 rpm.

De elektrische motor heeft de volgende karakteristieken: 440 V, 1.000 kW, 1.200 rpm.

In de machinekontrolekamer bevinden zich het hoofdschakelbord, de bediening voor het trimmen van ballast- en bilgewater, de bediening van de hoofdmotor, de controles van de hoofdmotor en de hulpgroepen, de regelapparatuur van de ladingkoelinstallatie; dit laatste uitsluitend voor de «VERHAEREN».

De elektrische installatie werd uitgevoerd door ENI.

Koel- en vriesinstallatie (STAL) (enkel voor de «VERHAEREN»)

Al de containers van 40 voet d.w.z. 132 in totaal kunnen tot - 28° C worden gekoeld.

Onder tropische omstandigheden met een omgevingstemperatuur van + 38° C en een zeewatertemperatuur van 32° C kan de koelinstallatie volgende prestaties leveren:

1. Met drie schroefcompressorgroepen kunnen 132 containers op een temperatuur van -25°C worden gehouden.
2. Met twee schroefcompressorgroepen kunnen 132 containers op een temperatuur van $+2^{\circ}\text{C}$ worden gehouden bij 40 luchtverversingen per uur.
3. Met drie schroefcompressorgroepen kunnen 132 containers op een temperatuur van $+2^{\circ}\text{C}$ worden gehouden bij 80 luchtverversingen per uur.
4. Met twee schroefcompressorgroepen kunnen 132 containers op een temperatuur van $+12^{\circ}\text{C}$ worden gehouden.
5. Met één zuigercompressor kunnen 18 containers op een temperatuur van -25°C , $+2^{\circ}\text{C}$ of $+12^{\circ}\text{C}$ worden gehouden.

6. Met drie schroefcompressorgroepen kan de temperatuur in 132 containers binnen de 39 uur van $+30^{\circ}\text{C}$ tot 15°C worden teruggebracht.

De installatie is berekend voor 80 luchtverversingen per uur voor gekoelde ladingen en fruitvervoer en 40 luchtverversingen per uur voor diepgevroren lading. Het voorziene aantal luchtverversingen is 2,0 per uur voor $+12^{\circ}\text{C}$ en 1,0 per uur voor $+2^{\circ}\text{C}$.

De gekoelde containers worden aangesloten op een luchtkanaal. In het luchtkanaal bevindt zich een freonkoeler en zijn ventilatoren voorzien voor de gedwongen luchtcirculatie.

De temperatuur in de gekoelde containers wordt geregeld door de luchttemperatuur en deze op haar beurt door de freontemperatuur.

Om de bovenvermelde temperaturen te bekomen zijn 4 schroef- en 1 zuigercompressor voorzien met een totaal vermogen van 1.219.200 kcal/uur.

De afstandsbediening SAAB en de controle van de koelinstallatie en de temperatuur van iedere container gebeurt vanuit de machinekontrolekamer.

Akkomodaties

De akkomodaties bevinden zich boven de machinekamer. In totaal zijn 7 dekken voorzien van air-conditioning.

Alle bemanningsleden hebben een eigen hut met afzonderlijke sanitaire ruimte. Ruime, smaakvol gedekoreerde eetzalen voor officieren en bemanning, bars en ontspanningszaal zijn op één dek samengebracht. De keuken is eveneens op dit dek gelegen en staat in directe verbinding met proviandruimte en koelkamers.

Op dek is één plaats voorzien waar een proviandcontainer kan worden gestuwd. Twee electro-hydraulische dekkranen met een hefvermogen van 8 t bij 14,5 m zijn opgesteld direct achter de opbouw aan bakboord en stuurboord.

Een personenlift (SCHINDLER) bedient alle stations.

Navigatieuitrusting

De brug is uitgerust met de meest moderne navigatieapparatuur zoals: satellietnavigatie, gyrokompas, radiogoniometer, automatische stuurinrichting, magnetisch kompas, twee onafhankelijke radarinstallaties, echolood, snelheidsmeters, weather facsimile recorder, communicatieapparatuur, watch keeping receiver, satellietcommunicator, etc.

Veiligheidsuitrusting

Het schip is uitgerust met twee motorreddingsboten, fabricatie R. HATECKE, geschikt voor elk 45 personen. Deze sloepen worden opgehangen in zwaartekracht en worden aangevuld met het vereiste aantal reddingsvlotten.

De brandbeveiligingsinstallatie bestaat uit een CO₂ installatie (NOHA) voor ruimen en machinekamer. Een halo-installatie is voorzien in de purifierkamer en in de machinekamer/kontrolekamer.

Rookdetectie in de machinekamer is onafhankelijk van de CO₂ installatie en werkt met ionisatiedetectors.

De branddetectie in de machinekamer, ruimen, verblijven, wordt geleverd en geïnstalleerd door ENI.



KREDIETBANK

Une sieste dominicale bousculée !

Par le Capitaine de Vaisseau (e.r.) J.C. Böting
19me promotion

Décembre 1928, à bord de L'AVENIR en rade de Fort de France

Ouf ! Sortants inscrits, canot dans ses bossoirs, repos car le vieux est à terre et les officemars, bah, ils en sont à leur roupillon d'après-dîner arrosé de vin et complété par le pousse-café sans doute. Comme ça l'ancien cadet de quart pourra reposer son cul tranquillement sur le banc de la claire-voie du poste. Dieu ce qu'il y en a qui ronflent déjà là-dedans. Enfin, ils prennent l'acompte bienvenu du dimanche sur le boulot de cette nuit quand il faudra souquer pour rechercher les gars de la première et de la troisième, encaqués dans notre canot avec celui en remorque. Et on aura évidemment deux voyages que j'aurai à mesurer guêtres puisque relevé au souper. On en a pour au-delà de minuit avec pardessus le marché les emmerdements des cuisés en plus. Avec ça que je ne suis pas encore sorti à cause de cette fameuse idée de laver mon linge qui trempait depuis quelque temps dans une cachette chez le brave « Dreke » le jour de l'arrivée quand la seconde était libre. Je devrai attendre jusqu'à jeudi avant de pouvoir mettre pied à terre par la faute de tous ces couillons qui sont rentrés pleins comme des Polonais la première nuit. Et le vieux qui nous avait pourtant bien prévenus sur le danger du rhum blanc... et des femmes bien entendu ! C'était son fameux speech à l'arrivée quand il nous accordait généreusement - tu parles - pardon de notre rouspétance sur la bouffe pendant le voyage d'aller. Et c'est comme ça que les dernières promotions ont de nouveau le règlement du père Estur sur... la bosse. Sorties seulement le jeudi et le dimanche. Mais les salopards de la 17ième, eux, peuvent sortir quand ils ne sont pas de quart. Evidemment, ils sont enrôlés comme matelots eux après leur fameux coup de tête pendant le dernier séjour à Anvers quand il a fallu dégrader les vergues après l'échouage et qu'ils ont menacé Estur de ne plus rembarquer s'ils n'étaient pas enrôlés comme matelots. Et ces messieurs font maintenant bande à part dans le poste des matelots légers à tribord avec encore un matelot léger pour les servir astublieft !

Fort de France.



Ça leur avait tellement monté à la tête qu'ils sont parvenus à nous entraîner dans cette réclamation sur la bouffe deux semaines après le départ. Et nous autres, grands couillons, on a été aussi cons que de les suivre dans leur prétention qu'on ne recevait pas la ration prévue au rôle d'équipage ! Non mais... ça n'a pas tardé ! « Ah... Ah... C'est comme ça ! » qu'il a dit le vieux au soviet des promotions... » Ca va bien, vous pourrez faire votre menu à la carte au lieu du plat du jour ! » Et en avant, tous les jours des pommes de terre en chemise dans le grand bidon au milieu du poste aussi longtemps qu'il y en a eu. Du cochon que les cuistots assassinaient le vendredi, raka, tout comme pour les oeufs et lard aux déjeuners du jeudi et dimanche. Tout ça n'est pas prévu au rôle d'équipage ! Et le Josse, steward du Commandant, trouvait encore le moyen de faire passer sa valetaille par le poste pour nous faire renifler l'odeur de la cochonnaille, oeufs et lard des officiers. Il n'y avait que les chefs d'équipe qui s'enfilaient double ration d'oeufs et lard dans le poste. Bien sûr, il fallait que ces élus aidassent à bouffer tout, avant que ça ne devienne mauvais. Ils n'avaient eu mal eux, comme boscos, de se joindre aux révolutionnaires en herbe que nous étions ! Enfin pour moi, c'est heureusement fini, fini mon dernier voyage sur ce vieux bac de schoolschip de malheur... dès qu'on arrive à Anvers je vais... mais kekcekça... ces cris et sifflements le long du bord ? ... me précipite vers le bastinage et v'la une... deux oies que se prélassent à la flotte ! M... alors, ce sont les oies du dîner de Noël des officiers ! Et en deux bonds au cagnard bâbord d'où proviennent les mêmes cris et sifflements j'aperçois l'innocent du village, Jan Patat, qui s'est pompeusement affublé du titre de derde kok, qui essaie de récupérer deux ou trois autres bestioles courant affolées entre le guindeau et l'écoutille. Mais couic et plouf... en v'la encore une qui disparaît par l'écubier à la flotte !

Rade avec L'AVENIR au mouillage.





Groupe de la 19ième avant départ Anvers... avec le « chef kok » !

Demi-tour à droite et à toute vitesse me v'la dégringolant par la chambre de veille du cadet de quart dans la coursi-ve des officiers prévenir le Lieutenant Libert, officier chargé du ménage et qui, en singlet, pantalon blanc et chaussettes en écrase royaleme-nt sur son divan...Lieutenant !...Lieutenant !...les oies ! Quoi les oies ? Elles sont à la flotte Lieutenant ! Nom de D... ! Après un moment d'hé- bétude le Libert reprend ses esprits, enfille patrol jacket sou- liers blancs, empoigne son képi et me suit sur les talons par la coursi-ve, chambre de veille en hurlant « l'équipe de quart sur le pont ! ».

Redescendu en tromble d'abord dans la cabine du chef d'équipe, lui aussi roupillant sur son sofa et de là dans le poste pour crier « l'équipe de quart sur le pont ! » je remonte quatre à quatre pour aider le Libert déjà occupé à lever « paré à filer » les garants de canot pendu dans ses bossoirs.

Dans le poste, la grosse voix du Susse a vite mis une sour- dine aux récriminations dépourvues de toute aménité des copains tirés comme ça de leur sieste dominicale et les v'la qui arrivent sur le pont dans un concert de jurons asmar. Mais la grogne et la rogne fait vite place à la rigola- de quand les gas se rendent compte de la vitesse du vent et c'est avec un empressement inhabituel pour une cor- vée imprévue du dimanche après-midi que le canot est paré à amener. Le Libert est déjà dans le canot avec le gabier et pendant le ratakatak des poulies de garants mollis en catastrophe que les copains se laissent descendre par les tire-veille des bossoirs...N...d...D... ! le bouchon de nable ...Paré... ! Les gars se casent à leur place dans un désor- dre pour le moins indigne des cadets d'un navire-école. Le gabier pare l'avant avec la gaffe, on largue la bos- se...«lève rames ! »...«En avant partout ! » et les voilâ en rou- te pour la chasse aquatique.

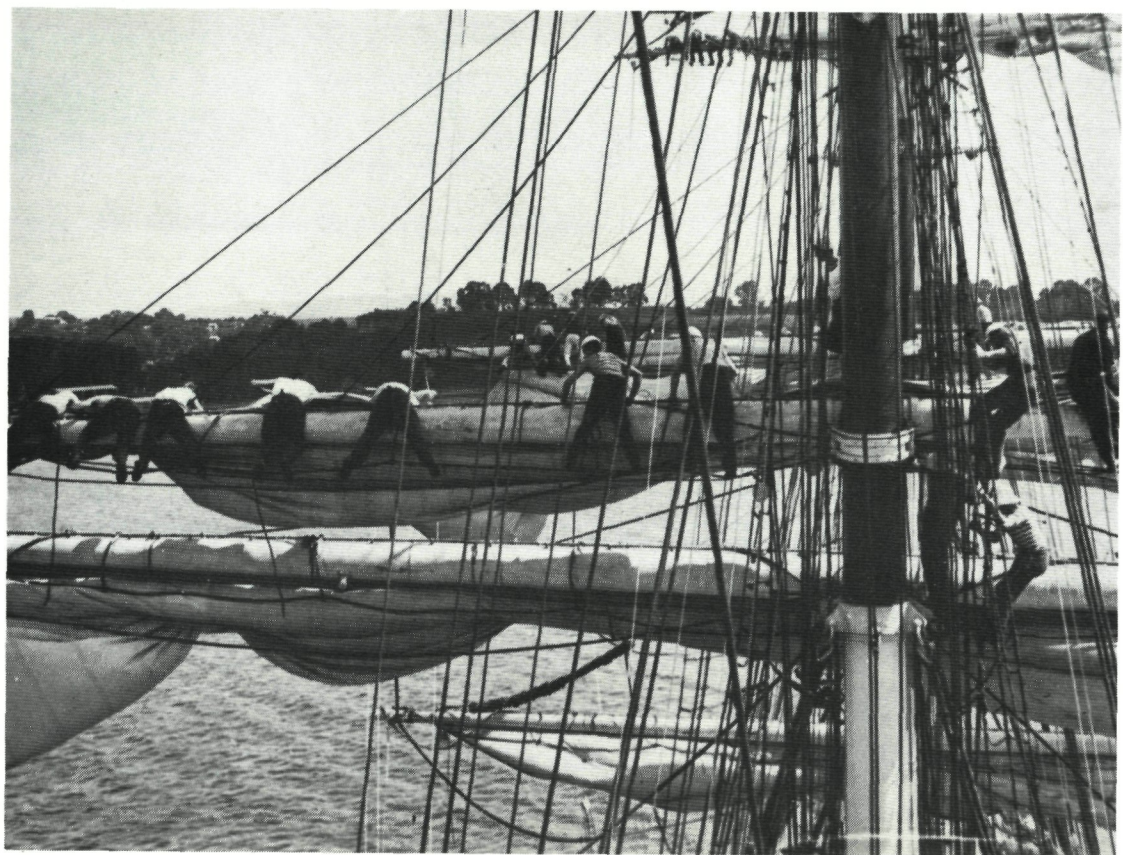
Pendant tout ce boucan, ce qu'il y a d'officiers à bord est évidemment monté sur le pont de la dunette et ils pren- nent ça aussi du bon côté. Le Libert fait force rames cap sur la plus proche des oies qui se pavanent déjà un bon tout sur la rade. Qui mais, ça c'est raté mon vieux car la bestiole fait plouf, disparaît sous l'eau pour ré-apparaître sur son quart arrière ! Rigolade et cris d'encourage- ments...et critiques des officiers munis de jumelles et Bé- cu qui s'est emparé d'un porte-voix et crie au Liebster pour lui demander s'il ne lui faut pas du renfort !!! A bord du ca- not, le Libert gesticule et se fâche parcequ'on se fiche de sa balle et probablement aussi parceque ses castars en font une partie de plaisir ! Il recommence encore quelques malheureux essais d'éperonnages infructueux mais voila que tout à coup ils sont accalmés au lève-rames avec le Liebster qui parle à ses castars. Les voilâ repartis en douceur se rapprochant d'une des bestioles tout près... le canot court sur son erre et vlan...vlan...et revlan... un coup du plat de chaque rame «recht op de kop van 't beest ! »... et il n'y a plus qu'à manoeuvrer pour récupérer le palmipède. Et on recommence cette tactique...nava- le...de lâchage de toute une bordée sur l'ennemi -faut croire que le Libert a fait du service militaire à l'artillerie ! - pour ce qui reste, ce qui prend encore tout un temps de ma- noeuvres subtiles pour finalement rejoindre le bord avec des cadavres déplumés qui n'ont plus que la peau sur les os !

Et quand le Jan Patat revient de la dunette où il doit s'être fait joliment engueuler, on apprend qu'il n'a été que l'exé- cuteur des basses oeuvres du chef kok qui a voulu faire une bonne blague au Josse en lui faisant foutre quelques oies dans sa cabine durant sa sieste avec le résultat dont on se doute lorsque le Josse s'est réveillé de son cau- chemar !

Je retournerai à bord de ce vieil Avenir en 1932, mais cet- te fois comme jeune officier à l'occasion d'un de ces courts séjours de notre pétrolier à son port d'attache. L'Avenir était venu finir ses jours à Gand comme navire-école après un dernier voyage. L'excitation joyeuse d'y retrouver d'an- ciens camarades était tristement assombrie par l'annon-

En excursion à la Martinique.

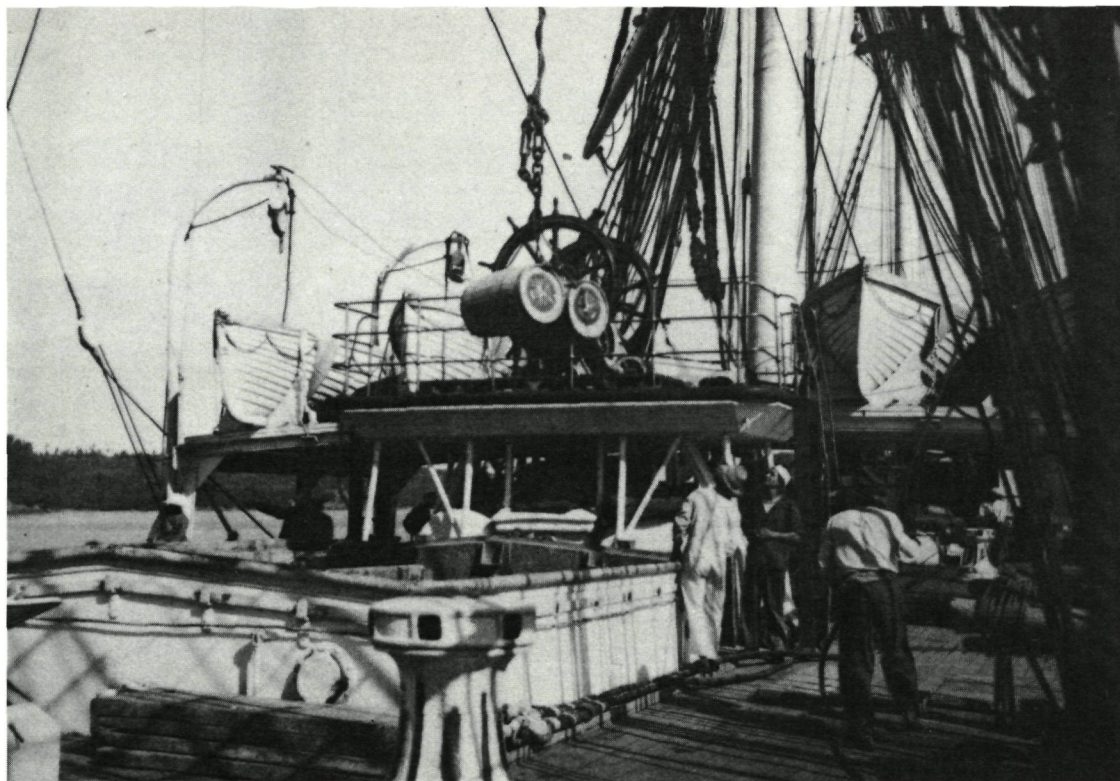




▲ Arrivée Fort de France... «à ferler partout!». (Photo Aumônier Helsen.)

▼ Excursion au Mont Pelée. (Photo Aumônier Helsen.)





Déchargement du ciment en rade.

que notre schoolschip allait être vendu à l'armateur finlandais Erickson. Et de plus, j'y accompagnais le second du Laurant Meeus, d'ailleurs aussi un ancien de la 13ième, pour jouer sergent - recruteur dans l'espoir d'y trouver des volontaires pour remplacer nos matelots estoniens et lettons que nous ne pouvions plus garder à bord afin de faire de la place aux Belges. Car nous étions en plein dans la grande crise quand des capitaines au long cours jouaient veilleurs de nuit à bord de la forêt de mâts dans les bassins d'Anvers et que des ville-boat de la C.M.B. prenaient la mer avec leurs postes de quartier-maitres timoniers remplis de brevetés du long cours ! Il n'y avait pas de fonds de chômage en ce temps là et naviguer n'importe comment, plutôt que de rester sac à terre était l'unique ressource pour ceux qui désiraient continuer le métier malgré tout.

Mais quel lamentable spectacle à bord de ce cher vieux bac que nous avions connu si resplendissant pour l'arrivée au port ! Et malgré les retrouvailles de l'un ou l'autre des promotions que nous avions connu, quelle triste atmosphère à bord où tous se rendent compte que c'en est fini avec ce témoin de nos misères mais aussi et surtout origine de tant de vraies camaraderies engendrées par l'impérieuse nécessité de l'esprit d'équipe à bord d'un navire. Je revois aussi Bécu, Evrard, Poriau et Libert naturellement de qui j'avais si souvent été l'homme de confiance... job d'ancien... dans sa cambuse.

Nous parviendrons sans peine à persuader quatre cadets à venir enrôler le surlendemain comme matelots à bord du Meeus, dont Bayot, mon meilleur copain de la secon-

de que notre Commandant Verhé (4ième promotion) enrôlera comme 4me officier avant le départ.

Je reverrai L'Avenir une dernière fois en mer à la hauteur de Dungeness vers 1934-35 à bord du Président Francqui en route vers la mer Noire. Durant mon quart de 4 à 8 du matin...voilà un quatre-mâts contrebordier droit devant toutes voiles dehors... ! Bon Dieu ça doit être l'Avenir... un ancien ne s'y trompe pas ! J'appelle le vieux et vite siffle pour le matelot stand-by pour lui faire hisser la pavillon à l'arrière et saluer au passage. Il se rapproche bien vite... il a sa coque entièrement passée au minium après avoir été piquée ! Erickson lui a gardé son nom L'AVENIR !! Nous le saluons par le travers et agitions nos képis étreints par l'émotion à la vue de notre navire-école toujours à la mer malgré sont quart de siècle d'âge ! Un officier nous répond et un matelot court à l'arrière amener la pavillon finlandais !...C'est fini, il est passé, le temps d'un serrement de coeur réprimé par l'attention du trafic de la Manche.

Chaque année, vers la fin d'avril, quelques vieux schnocks... de plus en plus rares depuis la suppression des navires-école - nous pouvions nous compter sur les dix doigts au septante cinquième anniversaire - se réunissent au pied du monument Place Jean Jacobs à Bruxelles pour se souvenir de leurs plus anciens « pèris en mer - vergaan op zee » à bord du Comte de Smet de Nayer en 1906 et malheureusement évoquer ceux qui, restés fidèles à l'amicale Georges Leconte, nous ont quittés pour leur dernier ancrage depuis l'an passé.

avril 1984.



C.M.T.'s OP STAPEL

Door Fregatkapitein o.r. M. VERBOVEN

De welvaart van West-Europa hangt al sinds eeuwen af van het zeetransport en het einde van die afhankelijkheid is nog niet in 't zicht. Het vliegtuig doet het allemaal wel sneller en de tonnemaat die één paar vleugels in de lucht krijgt, grenst aan het ongelooflijke; toch blijft het maar een fractie van wat een schip in één beurt ter bestemming brengt, én vrachtvervoer door de lucht ligt erg prijzig, zodat het er naar uitziet dat het luchttransport zijn vracht van dure, kompakte en dringend gewenste produkten ongetwijfeld zal zien toenemen, terwijl het omvangrijke, de grote volumes, de massaprodukten verder beroep zullen blijven doen op schepen.

Het is niet moeilijk om die in- en uitgaande stroom schepen van de ene dag op de andere te onderbreken. In elk konflikt is dat stevast toegepast en het sukses ervan hing telkens af van de tegenmaatregelen die de bedreigde partij er tegenaan kon gooien. Trouwens in de tientallen lokale brandhaarden die onze koloniale mensheid doorlopend weet in stand te houden, valt om de haverklap de grimmige dreiging van afsluiting der zeetoegangen en van economische boycot.

Nu zit West-Europa op gebied van zeetoegangen wel in erg nauwe schoentjes. Op een zeekaart van dat gebied springt dat zonder meer in 't oog. Bijna alle havens liggen ofwel in de langzaam vernauwende, ondiepe trechter van het Kanaal of aan de ondergelopen vlakten in de ingesloten zuidelijke put van de Noordzee. Alsof dat nog niet volstond, liggen de meeste havens ook ver landinwaarts op kronkelende getijrivieren of aan het einde van in zandbanken uitgesuurde geulen, allemaal omstandigheden die schepen verplichten om welbepaalde nauwe vaarwaters te volgen.

Voor de opvang van het zeeverkeer in dieper water levert ons land in NAVO-verband zijn bescheiden bijdrage - alles is natuurlijk betrekkelijk! - met vier gloednieuwe zelfgebouwde fregatten. Wat niet wegneemt dat vanaf de oprichting van de Belgische Zeemacht de eerste prioriteit uitging en nog altijd uitgaat naar mijnenbestrijding, omdat heel het omliggende zeegebied met zijn topografische kenmerken een ideaal terrein voor mijnen is. Ongewenste onderzeeërs en dito oppervlakteschepen lopen enorme risico's als ze zich in die valkuilen wagen en dat hoeft trouwens ook niet vermits enkele mijnen in de noodgedwongen te volgen vaargeulen het gewenste effect hebben. Mijnen stellen de scheepvaart voor onoverzichtelijke problemen: ze zijn eenvoudig, diskreet en lange tijd vóór de gewenste aktivering te leggen; er staat geen naam op en het zeeoppervlak maakt ze onzichtbaar; ze doen, het klokje rond, alles op hun eentje; in verhouding met hun doelen en met de inzet van middelen om er wat aan te doen, vallen ze erg goedkoop uit. Het is het enige wapen dat niet naar het doel moet worden gebracht, omdat het er zelf naartoe komt. Om het even welk vervoermiddel kan onder verzekerde geheimhouding hele ritsen van die dingen op de meest gevoelige

plaatsen kwijt. Al die elementen scheppen een sfeer van onzekerheid voor heel het betrokken zeegebied, omdat er doorlopend twijfel bestaat over het al dan niet aanwezig zijn van mijnen.

Bij de oprichting van de Zeemacht na WOII lag het dan nogal voor de hand dat ze resoluut de weg naar de mijnenbestrijding koos; de beperkte toegewezen middelen lieten bovendien geen andere keuze. Toendertijd waren mijnenvegers het antwoord op de mijnendreiging. Buiten de klassieke verankerde kontaktmijnen, was ook het gebruik van magnetische en akoestische grondmijnen toen al vrij algemeen, doch de schepen van de jaren '50 konden dat allemaal aan. Wat niet wegneemt dat het vegen van in den beginne een omslachtig en tijdrovend bedrijf was, wat er niet op beterde vermits de zegeningen van de moderne techniek ook op de mijnen neerdaalden. Ze kregen schakelklokken om de tijd van rijpheid naar eigen keuze te bepalen, scheepstellers konden veegoperaties tot in het oneindige verlengen, magnetische en akoestische gevoeligheid werd scherp gesteld zodat ze enkel op welbepaalde scheepstypes reageerde. Het kon niet meer op en het einde van die gesofistikeerde dwarsliggers is nog lang niet in 't zicht. De mijnenvegerij kampte ten slotte met het probleem dat ze sommige mijnen gewoonweg niet meer kón vegen. Deze mogelijkheid was al erg vroeg onderkend zodat mijnenvegers een sonar geïnstalleerd kregen en gekombineerd gingen vegen en jagen. Daarmee was het hek van de dam en sindsdien sprong de populariteit van de mijnenjager onhoudbaar de hoogte in. De resultaten logen er trouwens niet om. Er heerste een hoerastemming in de mijnenbestrijdingsmiddelen en ook de Zeemacht bouwde zijn MSO's en twee MSC's om tot jagers. Zoals altijd in dergelijke gevallen, werd het kind met het badwater weggegooid, want achteraf bleek dat mijnenjagen niet altijd en overal onfeilbaar was. De ondervinding heeft intussen geleerd dat zowel jagen als vegen beschikbaar moeten zijn. Wat echter niet wegneemt dat mijnenjagen momenteel de grootste troef in de bestrijding van de mijnendreiging is.

Behoeftte aan samenwerking

De eerste schepen, MSO's, MSC's, MSI's, vertoonden de laatste jaren merkbare tekenen van ouderdom. Ze dateren allen van de jaren '50, ze werden intensief ingezet, sommige schepen ondergingen de metamorfose tot mijnenjager; houtaanvreting en levensduur van de technische installaties joegen de onderhoudskosten in een snelstijgende kurve. Ook andere NAVO-landen worstelden met die problemen en omdat er binnen die gemeenschap al geruime tijd een nauwe maritieme samenwerking bestond met uitwisseling van doktrines en een gelijklopende manier om operationele problemen op te lossen, groeide tussen enkele landen de idee om gezamenlijk wat aan de noodzakelijke nieuwbouw te doen. Trouwens, elk land was

voor zichzelf al tot de vaststelling gekomen dat op z'n eentje aan zoiets beginnen een erg dure aangelegenheid belooft te worden.

Seriewerk is enkel renderend bij hoge aantallen. Seriewerk bij het bouwen van schepen valt door de aard van de zaak al beperkt uit en is dus uitermate prijzig. Als het dan om schepen gaat die moeten worden volgestuwd met moderne installaties voor mijnenjacht, precisienavigatie en automatisering, dan springt het helemaal uit de pan.

Ten slotte kwamen Frankrijk, Nederland en België overeen om samen te werken aan de bouw van een modern mijnenbestrijdingsschip, momenteel algemeen bekend als de CMT (Chasseur de Mines Tripartite). Als gemeenschappelijke doelstelling streefden die drie landen in eerste instantie naar de vervanging en de verbetering van de bestaande MCM- capaciteit. Om dat te bereiken beoogden ze een samenvoeging van de gezamenlijke «know how» voor een gemeenschappelijk ontwerp dat geschikt moest zijn voor het mijnenjagen in het zeegebied van de betrokken staten, én het ongeveer gelijktijdig bouwen van die schepen omwille van een optimale uitwisseling van ervaring. Ze wilden verder een maximale verlaging van de kosten, zowel voor de nieuwbouw als voor de exploitatie van de CMT's. Dit konden ze bereiken door de te bouwen serie te vergroten, gemeenschappelijk de kosten te dragen voor de ontwikkeling en de studie van het project, te streven naar een zo hoog mogelijke automatisering wat het aantal bemanningsleden drukte, en door het toekomstige schip te voorzien van met apparatuur gevulde containers voor bijzondere taken zodat er aan het schip niet moest geknoeid worden bij speciale opdrachten. En, heel belangrijk, eens dat de schepen operationeel zouden worden ingezet, moest ook de wederzijdse steun en de wisselwerking mogelijk blijven door het voorzien van gestandaardiseerde installaties, een gemeenschappelijk tekeningenpakket, logistiek en dokumentatie.

Er kwam een ontwerp uit de bus van een schip, uitgerust met een sonar geschikt voor het zoeken naar grondmijnen en verankerde mijnen, en een systeem om ze te neutraliseren met behulp van een afstandsbediend onderwatervaartuig. Bij de bouw van het schip moest er bovendien zeer scherp op worden toegezien dat het beschikte over een zelfbeveiliging tegen zwakmagnetische, -akoestische en -lage drukmijnen en over een doeltreffende bescherming van de bemanning en de uitrusting tegen onderwaterexplosies.

Dat is allemaal vlug verteld en het klinkt zonder twijfel erg vanzelfsprekend. Toch de goede wil om samenwerkend tot een oplossing te komen was bij de drie landen van bij de aanvang aanwezig. Wat nog niet betekent dat het overleg altijd van een leien dakje liep. Op dit gebied bestond er namelijk nog geen bruikbare ervaring; afgezien van de degelijke basis der bestaande NAVO-doctrines voor mijnenbestrijding, startten alle besprekingen bij wijze van spreken vanuit het niets.

Het overeengekomen programma

Het ligt voor de hand, dat bij de uitwerking van zo'n financieel belangrijke internationale overeenkomst, de nationale belangen en gevoeligheden erg gaan meespelen. De economische en industriële koek diende eerlijk te worden verdeeld. Wat gebeurde op basis van het aantal te bouwen schepen per land. De gesprekspartners kwamen al vlug tot de vaststelling dat zo'n samenwerking diende te streven naar het vinden van gemeenschappelijke oplossingen voor alle problemen, en dat het daarbij mogelijk moest zijn af te wijken of zelfs af te stappen van eigen normen en specificaties, hoewel die aanpassingen nationaal wel verteerbaar moesten blijven. De hardste noten lagen op het budgettaire en economische vlak, hoewel politieke factoren en de gevoelige werkgelegenheid ook voor knelpunten konden zorgen.

Aan de gesprekspartners zelf vroeg het ook de nodige tijd om op mekaar ingespeeld te geraken. De Koninklijke Marine en Belgische Zeemacht werken al jarenlang samen en voor de Zeemacht is Brest zowel een tweede thuishaven, dus in die richting was er al vaste grond. Tussen de Marine Nationale en de KM lag de toestand iets afstandelijker met een taalbarrière als handicap over de hele omloop.

Hoe dan ook, alles viel op zijn pootjes en de nodige overeenkomsten kregen de gewenste handtekeningen. Frankrijk kreeg de directie van het programma met aan het hoofd Ingénieur en chef d'Armement Gaillard van de Marine Nationale. Dat land zou ook het eerste schip bouwen dat meteen als prototype voor heel het programma zou dienen.

De resultaten van het werk dat de drie landen voor elkaar uitvoeren, krijgen hun beslag in een Bureau de Programme waarin permanente vertegenwoordigers van die landen zetelen ter coördinatie van de technische en financiële aspecten. Het beleidsorgaan, het Comité-Directeur, neemt namens de drie ministers van Landsverdediging beslissingen omtrent fondsen en vordering.

Het programma legde ook alle ontwikkelingen ten behoeve van de Tripartite vast. Het intensieve onderzoek is intussen al lang achter de rug en resulteerde in een voelbare besparing dank zij het gemeenschappelijk dragen van de kosten en het voorkomen van dubbel werk. Qua bouw materiaal viel de keuze op glasversterkt polyester en dat om verscheidene redenen; het gewenste hout is onbetaalbaar, moeilijk te verkrijgen en de ambachtslui die nog houten schepen kunnen bouwen, zijn bij manier van spreken op één hand te tellen; door zijn magnetische eigenschap zit polyester ook goed; en eens in gebruik, zijn die schepen niet onderhevig aan roest, verrotting of aanvreting door paalwormen en soortgelijke vernielers.

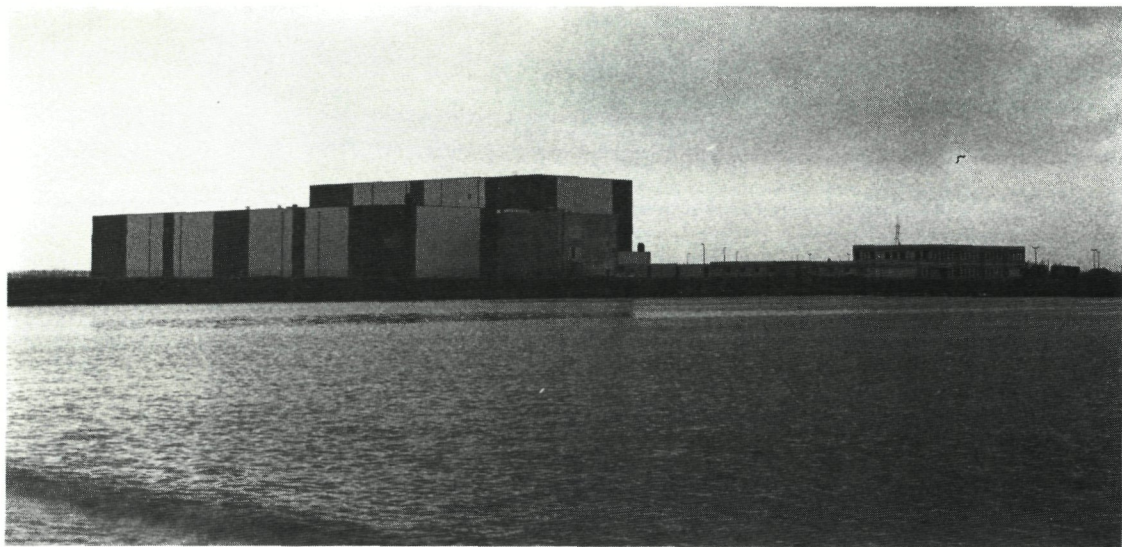
Bij de verdeling van de bestellingen kreeg Frankrijk de sonars, het EVEC-plotsysteem, de PAP's, de gasturbines, de stabilisatie en de verbindingen toegewezen. Nederland zou zorgen voor de hoofdvorstuwing met inbegrip van tandwielkasten, schroefassen en schroeven, en voor de luchtbehandeling, terwijl België zou instaan voor de levering van de elektrische voortstuwing, de stuurmachine, de elektrische installatie, de mijnenvoegsleeplier en de degaussing-apparatuur. Elk land dient te zorgen voor het toeleveren van tweetalige dokumentatie over de door hen te bouwen apparatuur. Eens dat de serieproductie van start gaat, zouden er normaal twee schepen per land en per jaar van de werf komen. De bouwprogramma's voorzien 15 schepen voor Frankrijk en hetzelfde aantal voor Nederland, en 10 CMT's voor België, wat misschien nog tot 15 schepen zou worden opgetrokken.

De bouw van de schepen gebeurt in de drie landen volgens eenzelfde tekeningenpakket, met aanduidingen in het Frans en het Nederlands. De gebruikte codering van alle systemen zal later ook in het gemeenschappelijke logistieke beheer worden toegepast.

In 1980 kwam in Frankrijk de «Eridan» als eerste CMT van de werf. Sindsdien groeit het aantal gestadig aan, ook in Nederland waar de «Haarlem», de zesde CMT van de «Alkmaar»-klasse, intussen al is overgenomen door de KM.

Scheepsbouw in Polyester

In België vroeg het, zoals gebruikelijk, iets meer tijd. Uiteindelijk pikten een paar samenwerkende werven de aanbesteding in en besloten voor de bouw van de CMT's een nieuwe werf op te richten. Boven het doopvont kreeg het kind de naam POLYSHIP toegewezen. Langs het kanaal Brugge-Oostende aan de zwaaihoek te Plassendale, kwam een lichtgrijs en blauw complex, bunkerachtig van uitzicht, schaars voorzien van ramen. Het staat er stil en onberoerd bij, buiten beweegt er praktisch niets. Even lijkt het of je naar een futuristisch monument kijkt, daar neergezet om



Het lichtgrijze en blauwe complex van Polyship langs het kanaal Brugge - Oostende.

de strakke polderlijnen te breken en tegelijk te benadrukken. Die indruk verdwijnt meteen als je bij de ingang door Directeur De Winter op sleeptouw wordt genomen doorheen een bedrijf dat aan spits technologie doet en waarin niets meer verwijst naar kubistische cultuur.

Er werken zowat 250 man in Polyship, waarvan ongeveer 200 scheepsbouwers. De resterende vijftig zijn het kaderpersoneel, de administratieve en technische diensten, onderhoud en magazijnen, de poetsdienst, bewaking, e.d.. Bij de sluiting van de vroegere Beliard-scheepswerf aan de Oostendse haven, stapten zowat alle scheepsbouwers over naar Polyship. Daarmee was hun probleem maar gedeeltelijk opgelost want bij dit soort scheepsbouw wordt een volledig nieuwe techniek toegepast. Er zijn al wel kleinere polyester schepen op de markt, jachten vissersschepen en dergelijke; doch polyesterwerven voor schepen ter grootte van de CMT's kun je op je vingers tellen. Vermits Polyship het enige soortgelijke bedrijf in België is, waren alle aangeworven scheepsbouwers dan ook aan beroepsomschakeling toe. De werkwijze werd hen door het bedrijf zelf bijgebracht en het beschikt nu over een paar honderd gespecialiseerde polyesterbewerkers met een erkend productiecertificaat.

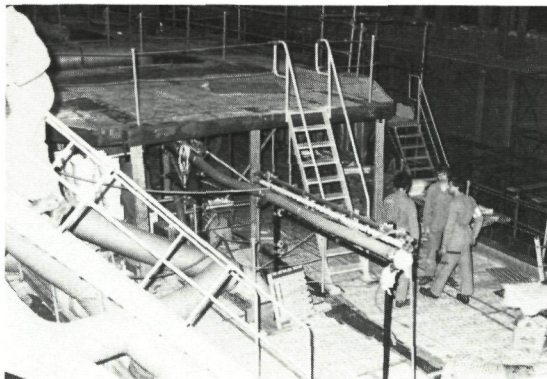
De bouw van een polyester schip vraagt om speciale inrichtingen en werkvoorwaarden. In één van de twee grote loodsen hangen mallen in steigers. Die aaneensluitende mallen geven de indruk of het schip zo meteen kan te water gelaten worden, terwijl het in feite alleen maar het model is waaruit de polyester romp geleidelijk moet groeien. De lamineurs kleven namelijk met hars verzadigde doeken glasvezel tegen de binnenkant van de mallen. Het hars is een Frans produkt, de glasvezeldoeken worden geleverd door de firma Syncoglas uit Zele. Elk opgebracht laagje is amper een millimeter dik. Laag na laag moet zorgvuldig en nauwkeurig worden opgeplakt om uiteindelijk tot een rompdikte van ongeveer 2 à 5 cm te komen. Elk aangebracht doek vervloei onmiddellijk in het onderliggende verharde gedeelte, zodat elke geplakte strook gelijktijdig op een scheepsplan dient te worden aangeduid om dubbel en onregelmatig plakken te voorkomen. Zoiets kom je uiteraard niet tegen bij een opbouw met stalen platen, waar je maar te duidelijk ziet of een plaat al dan niet is opgeplakt. Bij het werken met glasversterkt polyester evenwel is een opgelegd laagje niet meer te achterhalen.

Dit volledig ambachtelijk werk wordt in optimale omstandigheden uitgevoerd. Een intensief doorgedreven afzuiging van de styreendampen en een zeer verspreide luchtverversing zijn voorzien, en met rubberleidingen tot vlak bij het werkstuk gebracht. De werklui dragen speciale kleding en maskers. Omdat er bovendien doorlopend ontploffingsgevaar dreigt, moeten er speciaal geïsoleerde elektrische toestellen worden gebruikt.

U.V.-stralen werken nadelig in op het verhardend hars, vandaar het vensterloze bunkerachtig uitzicht van de loodsen waardoor alle zonlicht wordt buitengehouden. Daarbij verdraagt het laminaat geen vochtigheidsgraad boven de 65 % en moet de temperatuur tijdens het verwerkingsproces en tijdens de verharding schommelen tussen de 18 à 20° C.. De glasvezel heeft namelijk de slechte eigenschap om erg hygroscopisch te zijn en vochtige glasvezel vertikt het om te geleren. En een te afwijkende temperatuur levert laminaat van een slechtere kwaliteit. Daarom blazen enorme warmtewisselaars dag en nacht lucht van de gewenste temperatuur en vochtigheidsgraad in de loodsen. De afgezogen warme lucht wordt gerekupereerd en helpt de hoge uitbatingkosten van dergelijke installaties iets drukken.

Nu is het samenkleven van grote vlakken zoals romp, dekken en schotten, alle verhoudingen in acht genomen, nog een werk dat behoorlijk opschiet: het is allemaal rechttoe rechtaan. Dat ligt helemaal anders bij het ineenpuzzelen van spanten, in te bouwen onderdelen en de apart op te trekken bovenbouw met gedeeltelijk gegolfd oppervlak en stuurhuis in aluminium. Voor de aanmaak van al deze speciale onderdelen trok Polyship een tweede gelijkaardige loods op met identieke veiligheidsvoorzieningen en verlichtingsnormen. Waar voor de bouw van grote vlakken nog kan gezocht worden naar een mechanisatie van het lamineerproces, daar zal het samenstellen van al die rechthoekige, gebogen en ongewone vormen nog wel voor onafzienbare tijd volledig met de hand moeten geboetseerd worden. De bovenbouw op de schacht van de machinekamer en rond de schouw krijgt daarbij ter isolatie een dikke binnenlaag van balsa, gebed in polyesterlagen. De aluminiumbrug is de enige plaats waar metaal in de romp en de bovenbouw voorkomt.

In de eerste loods zijn momenteel twee rompen in aanbouw. Ze vullen zowat heel de onderste helft ervan. Halfweg de hoogte van de loodswanden loopt er rondom een



De eerste romp is uit de mallen; dek en bovenbouw worden afgewerkt.

brede gaanderij waarvan je via loopbruggen moeiteloos op de dekken en in het binnenschip geraakt. Eén van de rompen is nog maar pas uit de mallen; om die bouwplaats vrij te krijgen, werd het schip met een luchtkussensysteem van de vlakke bodem losgepompt en nadien moeiteloos een twintigtal meter opzij geduwd. Intussen zijn de mallen alweer op hun plaats en lamineert men ijverig de tweede romp ineen. Zo'n polyesterchip heeft een ongewoon uitzicht: het verharde hars glanst barnsteenkleurig doorschijnend zodat lichtpunten en rondlopend personeel in het schip als halo's en schaduwen van buitenuit te zien zijn. In tegenstelling met de Franse werkwijze, voegde Polyship geen kleurstof bij het hars, om dank zij zijn doorschijnende kwaliteit de visu alle mogelijke konstruktiefouten er te kunnen uithalen. De gladde matte romp vertoont ook geen enkele naad. Het binnenschip van een op stapel staand schip is onvermijdelijk, koud en roestig; op een polyester-schip ligt het allemaal anders: behaaglijk warm, alles netjes opgehangen of keurig geleid omwille van veiligheid, overal zuivere dekken en schotten zonder een spatje roest, nu niet en ook in de toekomst niet.

Aan die eerste romp, de toekomstige M915-Aster, blijft nog een hoop te laminieren: spanten, bovenbouw, tussenschotten, het moet er allemaal nog op. De werf denkt wel dat ze rond juni 84 ermee klaar komt. Dan pompen ze de romp weer op een luchtkussen en schuiven het hele geval naar buiten op een afzinkbaar ponton. Dat laten ze dan vollopen, net als een vlottend droogdok, en zo geraakt de eerste Belgische CMT eindelijk waar hij hoort. Met de tweede en de derde zal dezelfde werkwijze worden gevolgd. Polyschip hoopt dat nadien de belofte lift zal klaar zijn.

Voorste buitengedeelte van de mal, waarin de polyesterromp laag na laag wordt opgebouwd.



Aanbrengen van strippen glasvezel bij detailafwerking.

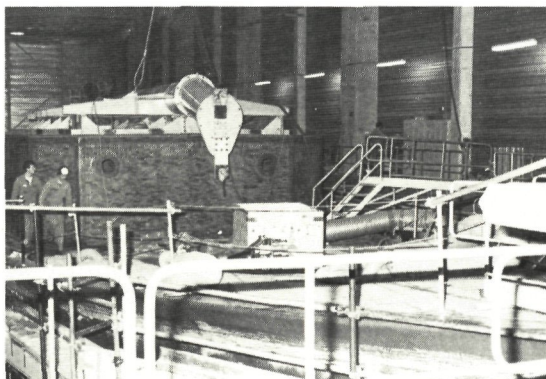
Uitrusting van de CMT's

Een paar omvangrijke fundamenteën en onderdelen moesten al tijdens de rompkonstruktie worden ingebouwd, kwestie van achteraf geen gaten te moeten zagen. Doch blijft op gebied van uitrusting met apparatuur nog ongeveer alles te doen en daarmee zijn de Scheepswerven van Ruppelmonde belast. Half 1984 wordt romp M915 daar naartoe gesleept en het zal dan tot einde 1985 vragen eer het schip kant en klaar is.

Trouwens, de Scheepswerven zullen het stevig moeten aanpakken om binnen die tijd een inerte kale romp om te toveren tot een moderne mijnenjager met alle precisieapparatuur erop en eraan. Het algemene concept van de oudere omgebouwde mijnenjagers, grotendeels proefondervindelijk gegroeid, is daarbij in grote lijnen aangehouden. De operationele ruimte met gesloten brug, commandocentrale en radiohut liggen in mekaar's directe nabijheid. Zoals voor de Belgische fregatten, is de brug ook hier verantwoord uitgewerkt door het Nederlandse Instituut voor Zintuig Fysiologie, zodat met een minimum aan personeelsbezetting alles vanaf een paneel kan worden bediend. Naar analogie met diezelfde fregatten neemt de commandocentrale de volledige controle over het schip tijdens de mijnenjacht; de brug is nog enkel verantwoordelijk voor de veilige navigatie en grijpt enkel in bij noodsituaties. De ploeg van de commandocentrale beschikt daartoe over een aantal beeldkasten van sonar, radar en dataverwerking, en van de bediening voor de hulpvoortstuwing.

De mijnenjacht zelf verloopt nagenoeg volgens het bekende stramien hoewel het automatisme hier ook zijn intrede heeft gedaan. Dank zij een elektronisch plotsysteem, volgt

Een stuk bovenbouw wordt aan een brugkraan op de romp geplaatst.



het schip automatisch een trek met behulp van hyperbolische precisie navigatiemiddelen (Toran, Hifix 6) of van radarboeien, waarbij een autopiloot de orders doorgeeft aan het roer.

Het plotsysteem EVEC 20 verbonden aan een Sintracomputer krijgt zijn informatie toegespeeld van sonar, radar, navigatieinstrumenten, dopplerlog en kompas. Met alle ontvangen gegevens bouwt de Evec via symbolen een synthetisch plot op, dat meteen wordt opgeslagen in cassettes waarvan de inhoud zonodig per telex op een gewoon bericht aan de andere schepen kan worden doorgezonden. Het beeldscherm kan gelijktijdig 200 kontakten presenteren.

De sensor waarmee heel de mijnenjacht staat of valt, is de DUBM21-sonar, een Frans toestel gemaakt door Thompson CSF. Het heeft twee transducers, ééntje voor detectie tot meer dan 600 m. en de andere voor klassificatie tot ongeveer 200 m. De transducers zijn gestabiliseerd, ze zijn intrekbaar tot in het schip en de opening kan desgewenst worden afgelosten. De sonarconsoles staan ook in de kommandocentrale. Voor het vergroten en vasthouden van de kontakten beschikt de klassifikatiesonar over een bijkomend scherm.

Wie al aan mijnenjagen deed, weet dat het vasthouden van een contact vraagt om doorzicht, vlugge reacties, een juiste nadering van het contact ten opzichte van stroom en wind, en een akoestische veilige afstand, wat de CMT met een boegbesturing en hulpschroeven aankan. Bovendien veraadt een dopplerlog elke beweging van het schip ten opzichte van de omgeving, en zorgt het elektronische plot verbonden aan een computer voor het automatisch hoveren op de gewenste positie. De dopplerlog informeert het schip over langscheepse en dwarsscheepse verplaatsingen t.o.v. de zeebodem en het water tot binnen 0,05 kn. voor scheepsvaart beneden de 10 kn. bij slingerbewegingen van minder dan 10°.

Bij een «minlike» contact gebruikten de vroegste mijnenjagers een erg omslachtige werkwijze om, door een diablo gesleept onder een zodiac, een duiker of een lading in de omgeving van de mogelijke mijn te krijgen. Sedert jaren al gebruiken diverse marines nu de PAP, een onder-

watervaartuigje van Franse makelij waarmee via een gesloten televisieketen het voorwerp nader kan geïdentificeerd worden. Het onderzoek verloopt op die manier uiteraard stukken veiliger en vlotter. Er is nog altijd een duikploeg aan boord, inclusief uitrusting en twee zodiacs, wat erg handig uitkomt voor het onderzoeken of het bovenhalen van onbekende mijnentypes of ingeval er wat misloopt met te water staand tuig, schroeven, roeren of andere onderwaterdelen van de romp. Bij de voorziene duikinstallatie is er ook een éénpersoons-dekompressietank; bij duikersziekte zet een heliocopter de zieke duiker binnen de kortste tijd probleemloos aan wal.

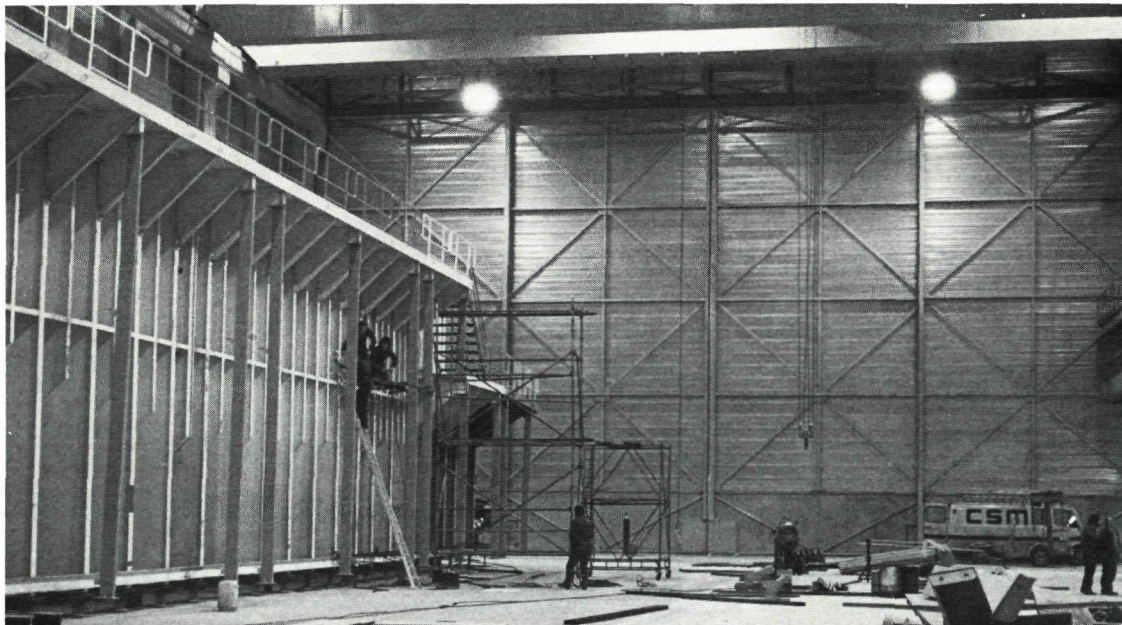
De CMT beschikt ook over een handig mechanisch veegtuig. Bij het klassificeren van een verankerde mijn wordt het een klein kunstje met het tuig de verankeringskabel van de mijn snel en veilig te snijden op aanwijzing van de detectiesonar. Voor de neutralisatie van bovenkomende mijnen, en vanzelfsprekend voor eigen verdediging, staat er een 20 mm. mitrailleur op het voordek.

Eén enkele coaxiale kabel die rond heel het schip loopt, leidt de kableryn van de SNTI (Système numérisé de transmissions intérieures). Hierop zijn alle interne verbindingen (telefoon, omroepen, intercoms, distributie) aangesloten.

Aan de voortstuwing van de CMT's is uitzonderlijke zorg besteed. Stork Werkspoor Diesel ontwierp de hoofdvortstuwing, een dieselmotor gemaakt door Brons Industrie te Appingedam (Nl.), die via een tandwielkast een vijfbladige verstelbare Lips-schroef aandrijft. Met een vermogen van 1400 Kw is dat goed voor een vaart van 15 knopen, enkel gebruikt voor transits, opstomen naar het werkteerren en het mechanisch vegen aan 9 knopen.

De eerste mijnenjagers, meestal omgebouwde mijnenvegers, werden noodgedwongen het mijnenveld ingestuurd met hun oorspronkelijke voortstuwing, die zeker niet altijd optimaal was aangepast voor het mijnenjagen omwille van haar beperkte manoeuvreerbaarheid bij lage vaart en haar lawaaiige ingesteldheid. Ongetwijfeld zeer begrijpelijk omdat de kostprijs voor een tussentijdse ombouw van de propulsie schandalig hoog zou zijn uitgevallen. Op de CMT's is het probleem van langzaam varen met grote

In een ruime hoge loods kunnen tegelijk twee polyesterrompen in aanbouw worden ondergebracht.



manoeuvrbaarheid ondervangen door de plaatsing van actieve roeren waarop elektrisch aangedreven schroeven zitten. De statische omvormers voor die aandrijving en de volledige hulpvoortstuwing bouwt ACEC/Charleroi. Ter vervolmaking van de wendbaarheid is er nog een elektrisch aangedreven boegbesturing toegevoegd.

Drie gasturbinegeneratoren van elk 250 Kw. en een hulp-dieselelgenerator van 150 Kw. waarborgen de elektrische energievoorziening. De Franse firma Turbomeca- Jeumont Schneider levert de gasturbines die hoog in het schip in een akoestisch afgeschermd kompartiment worden opgesteld. De generatoren komen weer van ACEC, terwijl ENI Antwerpen de bijbehorende aansluitingspanelen plaatst. Ook de degaussinginstallatie is het werk van deze firma.

De volledige technische afdeling wordt gecontroleerd vanuit een technische centrale, die in de nabijheid van de machinekamer ligt. Heel het NBCD-gebeuren, meer bepaald prewetting, brandmelding, ventilatie, is in dezelfde centrale op overzichtelijke bedieningspanelen ondergebracht zodat ze meteen ook fungeert als SBD-centrale.

Het schip beschikt over een actieve stabilisatie d.m.v. een actieve tank die zowel bij varende als stilliggende schip resultaat geeft. De luchtbehandeling doorheen het schip zorgt voor aangename leefomstandigheden binnen het schip en geeft bovendien naar buiten uit bescherming tegen NBC-aanvallen. Achteraan tegen de bovenbouw is een plaats ingeruimd voor een container met speciale apparatuur voor extra taken zoals directie van een flottielje, meetapparatuur, uitgebreide duikwerkzaamheden.

Dat alles zal door de Scheepswerven Rupelmonde vanaf half juni '84 in en op de romp van de «Aster» moeten geïnstalleerd worden. En in werkelijkheid valt het veel omvangrijker uit, want tot nog toe is de uitgebreide binneninrichting van logementen, zithoekjes, kombuis, zieken-

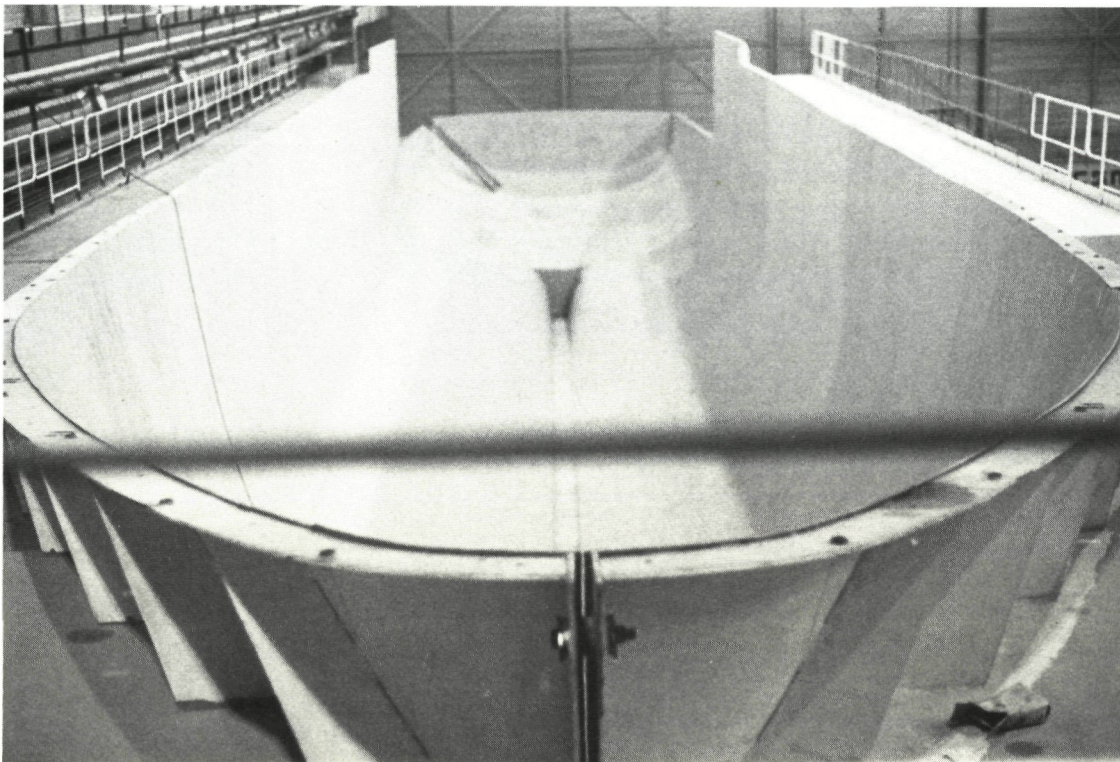
boeg, wasserij, enz. niet aangeraakt, noch de uitrusting van de diverse magazijnen waarvan de opgeslagen voorraden moeten toelaten dat het schip vijftien dagen autonoom op zee opereert.

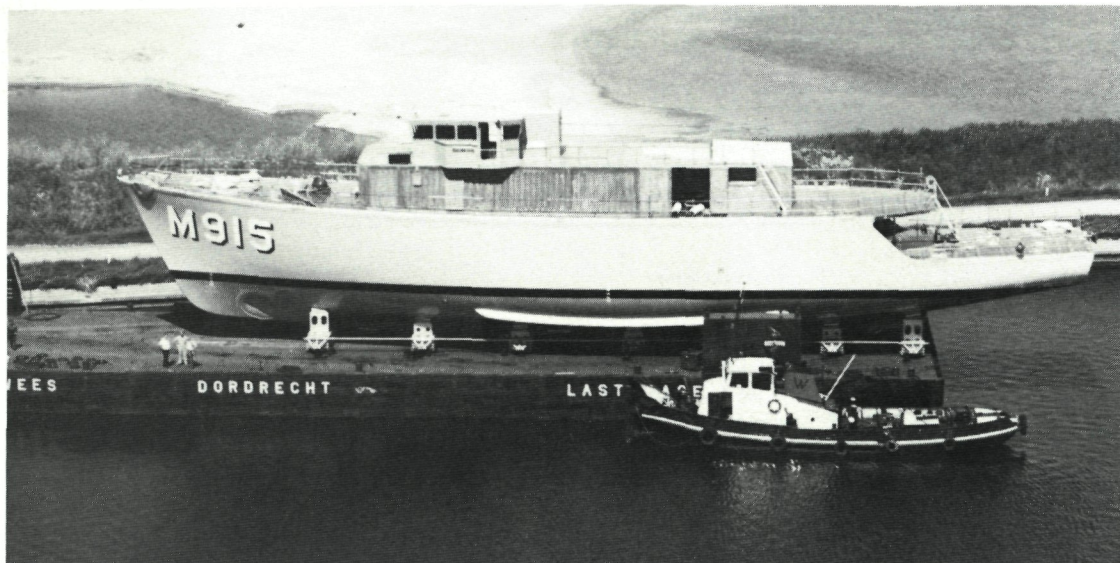
Opmerkelijk resultaat

Doch het resultaat van die jarenlange inspanningen is dan ook meer dan bevredigend zoals nu al kan vastgesteld worden bij een bezoek aan één van de intussen al opererende Franse of Nederlandse CMT's. Je loopt dan door een compact gebouw, met overleg ineengestoken schip waarin geen enkel hoekje onbenut is gelaten en dat uitpuilt van de technische snufjes. De ondervinding van bij uitstap MCM- gemotiveerde landerijen ligt in dit schip gebundeld. Ongetwijfeld zal het gebruik onvolmaaktheden aan het licht brengen, doch het scheepspersoneel laat nu al te duidelijk uitschijnen dat het enkel kan gaan over details en dat het unaniem erg opgelaten is over het resultaat. Officieren en bemanningen beseffen ook dat het een schip is om met zachtheid te worden behandeld; alles aan boord ademt nauwgezetheid, verfijning, foutloze afwerking, «vingertopgevoel». Het gesleur en getrek met zwaar en onhandig mijnneveegtuig behoort definitief tot het verleden. Die trend was al voelbaar met de omgebouwde mijnenjagers; de CMT's maken die evolutie onomkeerbaar, zodat het MCM-personeel voortaan de weg van de voorzichtige rustige scheepsbehandeling zal moeten bewandelen. Dit komt al tot uiting bij het manoeuvreren, zowel als een een contact wordt afgetast als bij het aanleggen langs kaai of schip. Te bruuske aanraking geeft al vlug een krak of een gat. Polyester is gemakkelijk genoeg te herstellen wat dan echter wel zeer zorgvuldig en in dezelfde voorwaarden als bij de bouw moet gebeuren, en dat betekent dan een prijzige scheur.

De logistieke naverzorging is bij de uitbouw van het CMT-projekt niet vergeten. Alles zit er in: een onderhoudsfilosofie, dokumentatie, reservedelen, kodifikatie, A en A's,

Binnenzicht van de volledige mal, die nauwkeurig de toekomstige vorm van de romp weergeeft.





De eerste romp, M915-ASTER, klaar voor de tewaterlating op het afzinkbare ponton.

defectenbehandeling en opleiding. Dit neemt niet weg dat de logistiek, naar NAVO-geplengenheden, een nationale aangelegenheid is. Het blijft nochtans een prettig gevoel, te beseffen dat binnen de BENEFRAN-zone, de drie partners altijd bij mekaar terecht kunnen. Trouwens, wat de opleiding betreft, zijn Nederland en België al gezamenlijk aan de slag. Vóór het mijnenjachtteam naar de werf trekt, krijgt het in EGUERMIN een theoretische cursus over «bouden en moeren», sonarrecyclage, e.d...Na de overname komt het schip naar Oostende voor een opleiding van één havenweek en één zeeweek, dit keer operationeel gericht. Bij gebrek aan een mijnenjaagsimulator, gebruikt de school alle beschikbare alternatieven en in eerste instantie de installatie van het binnenliggende schip. Elk land staat vanzelfsprekend in voor de vorming van zijn technisch personeel, hoewel EGUERMIN wel een aanvullende opleiding voor electriciëns voorziet, meer bepaald over de degaussinginstallatie CMT.

Drie maanden na hun operationele training komt het

schip ter controle weer een zeeweekje naar EGUERMIN, en na vijftien maanden is er nog zo'n beurt.

Met de CMT's zetten drie landen een enorme stap op de weg naar samenwerking. Het behoeft geen betoog dat een neiging tot nationale voorkeurbehandeling hierbij regelmatig de kop opstak en dat financiële voordelen zeker aanspoorden om samen scheep te gaan. Die prozaïsche motieven verhinderden niet dat er werd samengewerkt, dat het dus kán, en dat het nog enthousiast gebeurde ook. Ten andere, de hoge bouwkosten van dergelijke gespecialiseerde schepen in acht genomen, wordt het langsom noodzakelijker om dergelijke projecten met verscheidene landen aan te pakken, en de realisatie van de CMT's zou daarvoor wel eens de eerste stap en het eerste geslaagde voorbeeld kunnen zijn.

Dat het gelukkige schepen mogen worden!

ALGEMENE GEGEVENS CMT'S

Bouwfasen :

Eerste Belgische schip einde 1985 gereed.

Bouwsnelheid : 2 schepen per jaar.

Totaal : 10 schepen.

Scheepsinstallaties :

Romp, schotten, dekken, bovenbouw van glasversterkt polyester.

Luchtbehandeling, verdamper, vuilwateropslag, actieve stabilisatie, permanente NBC-bescherming.

Taken

Mijnenjacht (detectie / klassificatie / neutralisatie / berging) van mijnen tot dieptes van 80 m. Mechanisch vegen.

Duikoperaties van grote omvang.

Kommandoschip bij gelijktijdige inzet van meer dan één mijnenjager op dezelfde plaats.

Patrouilletaken.

Bestrijding pollutie.

Opleiding.

Karakteristieken

Waternverplaatsing: 510 ton
Lengte: 47,10 m.
Breedte: 8,90 m.
Diepgang: 2,45 m.

Voortstuwing:

Hoofdvoortstuwing:

Werkspoor-diesel 1400 Kw.: 15 knopen.
Een schroef met linksomdraaiende verstelbare 5-bladige
Lips-schroef.

Hulpvoortstuwing:

2 x 100 Kw. Wullocks: 7 knopen.
Aktieve roeren.

Boegbesturing:

Actieradius: 3000 NM aan 12 knopen.

Bemanning:

5 officieren - 19 onderofficieren - 13 B.V.'s - 10 mil.: To-
taal: 47 man.

Energievoorziening:

3 gasturbines van 250 Kw. voor scheepsvoeding en voort-
stuwing.

1 DAF hulpdiesel 140 KW voor zeewacht.

Uitrusting:

Interne en externe transmissiesystemen.
Radionavigatie (Toran - Hifix 6 - Syledis)
Radionavigatie met automatisch volgen op boeien.
Gyrokompas en doppler-log.
Sonar DUBM 21 A
Automatisch trekwaren en hoveren bij mijnenjacht.
Dataverwerkingssysteem EVEC 20 met SINTRA-computer.
2 PAP's 104 met ladingen. - Mitrailleur 20 mm.

Diversen:

Mechanisch veegtuig.
Helo-bevoorradng mogelijk. - Cont ainers met verschillende
uitrustingen. - Zeer gereduceerd magnetisch en akoestisch
veld. - Sterk beveiligd tegen onderwaterexplosies.

Belgische CMT'S

M915	ASTER	M920	IRIS
M916	BELLIS	M921	LOBELIA
M917	CROCUS	M922	MYOSOTUS
M918	DIANTHUS	M923	NARCIS
M919	FUCHSIA	M924	PRIMULA

EEN UITSCHIETER

**IN DE GRAFISCHE
INDUSTRIE.**



Drukkerij Goekint p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

Ceux de D Day. Il y a 40 ans...

L'Amiral Poskin se souvient...

Souvenirs de guerre ! Souvenirs de faits vieux de quelques 40 années, tels que je me les rappelle, avec peut-être des détails importants oubliés ou méconnus, le temps efface ou modifie parfois les souvenirs... C'est aussi, le souvenir d'impressions, l'autorité Britannique a certes une vue d'ensemble sur les opérations, que n'avait pas le jeune officier embarqué que j'étais à l'époque !...

Je ne commencerai pas par l'odyssée que vécut la 32^{ième} promotion à bord du navire - école belge « Mercator » en Atlantique Sud au moment de l'entrée en guerre de la Belgique (je faisais les cuivres du compas magnétique sur la passerelle à l'annonce de cette lugubre nouvelle). Mais je débiterai par le départ de Banana au Congo Belge de l'époque, des officiers et cadets qui avaient décidé de rejoindre l'Angleterre et la guerre. Ceci nous reporte à février 1941.

Un navire de la CMB, le « MOANDA » de passage sur le fleuve Congo, nous embarque. Combien étions-nous ? Je ne m'en souviens plus exactement. Je sais que le Capitaine Dhont, les Lieutenants Ceulemans et Waignain et l'Aumônier nous accompagnaient et que le Capitaine Delforge a rejoint plus tard en Angleterre. Nous devions être a peu près 12 cadets : il y avait René Grandjean et Corné, Pesch et Sarlet (qui n'a pas été à la F.N.) puis Vervynck et Marcel Steens, Paul Van Schoonbeek, Lucien de Schutter, Daniel Geluyckens, Peter Van Dyck, André Blasin et moi-même.

Voyage sans histoire jusqu'à Freetown. Nous logions dehors sur un panneau de cale, nous y avons étalé nos hamacs à même le panneau. (Plus tard, le « Moanda » fut torpillé).

A Freetown, nous sommes transférés sur un navire britannique, l'« UMTALI » un cargo mixte qui ayant une vitesse suffisante, ne devait pas se joindre à un convoi. Nous avons zigzagué jusqu'en Ecosse, en passant par l'Ouest de l'Irlande.

A bord, les cadets faisaient la vigie, dormaient et surtout... mangeaient. Nous vivions dans un luxe auquel nous n'étions pas habitués et la guerre nous semblait encore lointaine.

Pourtant je me rappelle qu'une nuit, étant de vigie, j'ai vu à environ un demi-mille à l'arrière, une forme noire, allongée, basse sur l'eau... peut-être un sous-marin ? Le Commandant a immédiatement augmenté la vitesse au maximum et adopté une route de fuite, tandis que l'équipe de canonnières indous prenaient poste au canon à l'arrière. La forme noire s'est perdue à l'horizon sombre de la nuit. Était-ce un sous-marin ? Quelle était sa nationalité ? Peu nous importait puisque nous l'avions semé ! Deuxième manifestation de la guerre au large de l'Irlande : Un cargo britannique avait été bombardé et était en train de couler. Nous avons repris les survivants à bord.

Ce n'était pas beau à voir ; membres déchirés, corps agonisant en hurlant. Nous débarquons à Oban (Ecosse) et prenons immédiatement le train pour Londres !

Notre arrivée était connue des autorités britanniques et tout avait été bien préparé pour nous recevoir. Contrairement à beaucoup d'évadés d'Europe occupée plus malheureux que nous, notre séjour à « Patriotic School » ne dura que quelques heures. Patriotic School était le centre britannique de filtrage des évadés continentaux à admettre ou à ne pas admettre (espions, personnages peu sûrs etc.) Je me rappelle certains marins bretons qui attendaient depuis des semaines le feu vert, avant de pouvoir rejoindre les forces armées.

Nous fumes alors reçus au « five o'clock tea » dans un grand hôtel londonien et il me semble me rappeler que l'Amiral Sir Roger Keyes (qui commandait le blocus de Zeebrugge à la première guerre mondiale) était présent.

Peu de jours après, nous nous retrouvions au camp d'entraînement pour les nouvelles recrues de la Navy à Skegness, un ancien camp de vacances. Là j'ai attrapé ma première crise de malaria et 40° de fièvre. Comme je ne parlais pas encore l'anglais, on m'avait mis entre les mains d'une infirmière parlant français qui m'avait donné à lire, pendant ma convalescence « Les silences du Colonel Bramble ! »

Marcel Steens vint me rejoindre dans le lit d'à côté, victime également de la malaria. Son lit était près de la fenêtre. Une nuit, bombardement aérien, fenêtre en éclat et le pauvre Marcel, déjà mal au point par sa malaria se retrouve la peau trouée de milliers de morceaux de verre. On en a beaucoup ri malgré tout.

A mon âge (21 ans), on se remet vite et me voici à l'entraînement au camp de Skegness. Il s'agissait plus d'un entraînement militaire que d'un entraînement de marin, domaine dans lequel nous avions déjà pas mal d'expérience. Nous avions aussi des cours d'anglais.

Notre professeur Mr. Freemouth a eu l'art de nous enseigner cette langue vite et bien. Il nous emmenait même au théâtre pour nous faire entendre la langue-bien-parlée. En quittant Skegness, nous étions midshipmen, RNR. (1) Nous suivons ensuite les cours accélérés du Royal Naval Collège de Greenwich pour y apprendre la signalisation, les manoeuvres de flotte, parfaire la navigation etc.etc... Ensuite, H.M.S. Pembroke à Chatam pour l'artillerie navale ; puis je fus envoyé à Lochinvar pour y apprendre le dragage de mines. La pratique se faisait sur le Firth of Forth à bord d'un « paddle steamer ». (2) Le « Queen of Thanet ». Entre les cours, en guise de vacances, on nous envoyait dans des familles pour y parfaire notre connaissance de la langue anglaise.

C'est ainsi que je me retrouve à Helperley, dans le Yorkshire chez Lady Celia Coates. Toute la famille était conten-

te de pouvoir exercer son français (qu'ils parlaient tous parfaitement) de sorte que pas un mot d'anglais ne fut jamais prononcé en ma présence. Inutile de dire que mon anglais a plutôt regressé durant mes vacances. Dans un autre famille, un « gentleman farmer » et sa femme, Marcel Steens me rejoint. C'était l'hiver et il y avait de la neige (Décembre 1941). Un jour, on nous donna la permission d'aller chasser, Steens et moi. Je n'ai rien attrapé, mais Steens a eu un berger qui est venu se plaindre chez notre gentleman farmer. Finie la chasse ! Et j'ai de plus appris quelques mots d'anglais que Shakespeare n'avait sûrement pas dans son vocabulaire. Enfin, en janvier 1942, je reçois ma première mutation, comme sous-lieutenant RNR à bord du HMT « PINE » à Portsmouth. (3)

Ce navire, construit comme un chalutier pour les besoins de la guerre était à propulsion à vapeur à partir du charbon, mais ce n'était pas un chalutier transformé. Je suis navigateur à bord, puisque R.N.R., tous les autres officiers étant RNVR. De février 1942 à juillet 1943, nous escortons les convois côtiers de Portsmouth à Sheerness et retour, par le Pas de Calais où l'on s'arrangeait pour se trouver après le coucher du soleil pour éviter le tir des batteries allemandes du cap Gris Nez. L'ennemi durant ces missions, ce n'était pas tellement les mines, ni même les avions, ni les batteries côtières de Gris Nez, mais bien les torpilles des vedettes rapides « E. Boats » qui patrouillaient dans la Manche et les Downs et s'amarraient aux bouées, guettant dans le silence le plus total, le passage des convois.

La force d'escorte de nos convois se composait d'un destroyer de la classe « HUNT », d'un bâtiment porteur de ballons captifs pour parer les attaques aériennes à basse altitude (ce bâtiment était également commodore de convoi), de un ou deux « motor launches » et de 5 dragueurs de la classe des « Arbres » comme HMT « PINE ». Ces derniers draguaient devant le convoi en Manche, et faisaient de l'escorte rapprochée dans les Downs et la Tamise.

Fin Mars 1943, seconde crise de malaria plus violente que la première avec 41° de fièvre cette fois-ci. Je fus débarqué sur civière au large de Sheerness pour rejoindre l'hôpital naval de Chatman. Six semaines d'absence après et, reprise de mes fonctions sur le « Pine » qui continuait ses convois de la Manche.

Je ne me rappelle pas que nous ayons eu des pertes de navires durant cette période. Mais ce régime de 2 convois par semaine en eaux dangereuses ne m'a certainement pas laissé un bon souvenir, si ce n'est la camaraderie à bord où je n'ai jamais, à aucun moment, été considéré comme un étranger, ni par les officiers, ni par l'équipage.

Six mois environ après que j'eus quitté le HMT « PINE », celui-ci fut torpillé et coulé par des « E. Boat » au large de Newhaven. Il y a eu des morts et des blessés. Un autre incident, durant cette période mérite d'être mentionné. Un après-midi que nous étions au port à Portsmouth au repos entre deux convois, nous avions invité deux officiers de l'armée canadienne à prendre un verre à bord. Ils burent plus que de raison et commencèrent à parler de Dieppe. « Vous verrez demain ce que nous allons faire à Dieppe » répétaient-ils constamment. Pour nous, ces gens avaient trop bu et ils divaguaient car nous n'étions pas au courant de plans de débarquement alliés à cet endroit. Le surlendemain, nous apprenions le désastre à Dieppe.

Je suppose que ce genre d'indiscrétion s'est répété de nombreuses fois en ville, les troupes n'étant pas consignées. Cela paraît incroyable, vu avec recul. Cela me rappelle que j'aurais pu être moi-même à Dieppe en cette occasion. En effet, un jour à Greenwich, un officier belge qui nous était inconnu à l'époque est venu nous rendre visite, pour nous demander si nous ne voulions pas nous joindre aux forces côtières et former une flottille de MTB's belges. (MTB : motortorpedo boat, vedette lance-

torpille).

Nous étions tous d'accord mais il semble qu'il n'ait pas pu former cette flottille. Lui-même a servi sur M.T.B. C'était le Lieutenant de Vaisseau Victor Billet qui fut tué lors de ce même raid sur Dieppe.

Après un an à bord du HMT « PINE » je reçois une mutation pour une nouvelle unité plus grande, qui est en construction aux Etats-Unis, dans l'état de Washington, à Seattle. (4)

Le voyage se fit sur l'ex-paquebot « Queen Elisabeth », maintenant transport de troupes, qui m'amena, en zigzaguant, à New-York. Pas d'occultation aux Etats-Unis et ce fut une réjouissance de pouvoir se promener dans New-York brillamment illuminée.

Rejoindre Seattle me prit une semaine. Train New-York - Montréal et transit à travers le Canada par train Canadian-Pacific de Montréal à Vancouver en 5 jours.

Ces grands trains transcontinentaux sont très confortables. Il y a une voiture d'observation, une bonne table, j'avais un compartiment-couche pour moi seul. Paysages canadiens grandioses, bois, forêts, encore des forêts, parc National de Banff. Arrêt d'une demi-heure tous les matins pour se dégourdir les jambes. Je me souviens lors d'une de ces courtes haltes à Winnipeg, être entré dans le restaurant de la gare pour y consommer une tasse de café. Le café étant bon, je demande une seconde tasse qui me fut refusée ; le café était rationné, mais me dit le garçon, si vous empruntez la porte tournante et que vous y faites un tour complet, vous êtes sorti et vous rentrez de nouveau, vous êtes donc un nouveau client et vous avez droit à une autre tasse ! Ce que je fis aussitôt. Le café était excellent. Arrivé à Vancouver, je me rendis par ferry à Seattle. Nous sommes en septembre 1943.

Le navire, HMS « Chamois » est construit pour la Royal Navy sous la formule prêt/bail (lend/lease) par les Etats-Unis pour la Grande-Bretagne.

C'est un navire d'une centaine de mètres de long, à propulsion diesel-électrique, à deux hélices, vitesse 18 noeuds, deux cheminées. C'est un dragueur (mécanique-magnétique-acoustique), chasseur de sous-marins (asdic-charges de fond). Equipage d'une centaine d'hommes, si je me rappelle bien.

HMS « Chamois » est placé sous le commandement du Lieutenant-Commander R.N.V.R. D.P. Richardson (en temps de paix, avocat à Guernesey et Yachtsman). Un homme charmant. Je suis le seul R.N.R. à bord et me voilà de nouveau navigateur et seul étranger de tout l'équipage, mais encore une fois, accepté par tous.

J'eus le plaisir de retrouver à bord, le 2ième officier de HMT « PINE » qui était promu maintenant premier lieutenant du « Chamois ».

Incidentement, je fus promu Lieutenant de Vaisseau à cette époque. Une fois les essais de chantier terminés, « Chamois » se rend à Esquimalt, base navale canadienne au Sud de l'île de Vancouver pour l'installation de l'Asdic et des charges de fond, matériel d'origine britannique.

Début janvier 1944, le navire est prêt à naviguer mais il n'est pas encore entraîné pour la guerre.

C'est le 6 janvier que nous quittons la côte ouest pour le Canal de Panama avec escale à San Diego et ensuite nous faisons route vers les Bermudes par Mona Passage dans les Caraïbes. Heureusement, qu'il n'y avait pas de U-boats car nous sommes peu entraînés à la guerre.

Arrivés à Grassy Bay, aux Bermudes, fin janvier 1944, nous sommes placés sous la férule de H.M.S. Malabar, équivalent dans l'Ouest-Atlantique de Tobermory en Ecosse pour l'entraînement intensif à la lutte anti-sous-marine et l'escorte des convois. Au bout de trois semaines, HMS Chamois est déclaré bon pour le service anti-sous-marin et l'escorte atlantique et nous rejoignons un convoi océanique

Bermudes-Argentia (Terre Neuve). L'escorte comprenait, à part « Chamois », deux ou trois frégates de la classe des « Capitaines » (également « lend-lease » pour la Grande-Bretagne).

Quelques alertes aux sous-marins s'avèrent fausses et nous arrivâmes à Argentia, convoi au complet. En remontant vers Terre-Neuve, il faisait horriblement froid dans l'Atlantique ; notre ligne de loch remorquée était gelée et il y avait de la glace partout sur le pont. Il ne faut pas oublier qu'à cette époque, le quart se courait à l'extérieur sur passerelle ouverte avec, comme seule possibilité de se réchauffer, un bon cacao bien chaud et épais qui était fort apprécié. Certaines nuits, il faisait merveilleux : le soleil (invisible) se reflétait sur les glaces polaires qui rayonnaient dans le ciel en rouge, vert, jaune etc... d'un éclat continuellement changeant.

Nous pensions nous reposer 24 heures à Argentia mais l'inévitable cours de rafraîchissement en lutte anti-sous-marine et sa cabine-remorque nous attendaient sur le quai. Et l'entraînement reprenait.

Le lendemain, l'escorte se retrouve autour des mêmes navires marchands et nous appareillons pour Reikjavik en Islande où nous arrivons sans encombre. Nous filons mazouter au fin fond d'un fjord islandais (Seidisfjord je crois) où un pétrolier britannique nous attendait.

Et notre escorte reprend, contournant le Sud et l'Est de l'Islande en route vers un point de rendez-vous d'un convoi vers la Russie.

C'est alors que « Chamois » reçoit l'ordre de faire demi-tour et de se rendre dans le Firth of Forth pour entraînement intensif au dragage.

Quelqu'un, à terre, venait probablement de se rappeler que « Chamois » était aussi un dragueur et que nous n'avions de l'entraînement qu'à la lutte anti-sous-marine.

Nous quittons donc, sans beaucoup de regrets, il faut l'avouer, notre convoi et faisons route vers Cape Wrath et le Firth of Forth où l'on fait de nous des experts en dragage mécanique, magnétique et acoustique.

Etant devenus des experts en lutte anti-sous-marine et en dragage nous quittons le Firth of Forth pour le Pentland à l'Ouest de l'Ecosse.

Là, nous nous exerçons en dragage en formation avec d'autres navires de la même classe que le nôtre dans une baie qui s'avère être une réplique plus ou moins fidèle, en plus petit, de la Baie de la Seine. Mais évidemment, nous ne ferons la comparaison que plus tard puisque nous ne savons pas que nous préparons, à notre insu, les grands débarquements sur le Continent Européen.

Au début juin, le Commandant donne connaissance aux Officiers des instructions, nous concernant pour la plus grande invasion jamais entreprise. Je puis alors préparer mes cartes de la Baie de la Seine où auront lieu les opérations. A partir de ce moment, nous ne pouvons plus communiquer avec la terre et nous sommes consignés à bord au mouillage pour sauvegarder le secret et éviter ainsi de répéter les erreurs malheureuses de Dieppe.

Le 2 ou 3 juin, je ne me souviens plus la date exacte, nous quittons l'Ecosse et la flotille rejoint le croiseur HMS Mauritius et d'autres navires de combat pour former la force « D ». Je crois me rappeler que le H.M.S. « Rodney » et « Erebus » faisaient partie de la force.

J'avais un livre anglais intitulé « Opération Neptune » que j'ai eu le tort de prêter à je ne sais plus qui, parce qu'il a subi le sort habituel des livres prêtés. Ce livre m'aurait permis de citer ici beaucoup de détails et de noms de navires que j'ai aujourd'hui oubliés.

J'ai heureusement une certaine aide de mon « Work book for Navigation Officer » que j'ai conservé et qui me donne quelques détails sur l'approche vers la Baie de la Seine. J'y retrouve aussi le nom des navires sœurs : H.M.R. Pete, Cato, Chance, Catherine, Magie. Il y en avait d'autres mais les noms ne figurent pas dans mon livre de travail.

Dans la nuit du 4 au 5 juin, la mer est mauvaise et FORCE D fait demi-tour vers la mer d'Irlande afin de perdre du temps, les opérations étant retardées de 24 heures. La nuit du 5 au 6, la mer est un peu moins mauvaise et nous naviguons vers un point de rassemblement au large de Portsmouth appelé pour la circonstance « Picadilly Circus ». De là, en route vers la Baie de la Seine.

Pas de feux de navigation, défense d'employer les aides électroniques. Donc, pour « Chamois » pas de radar ni de « Q.M. » l'appareil de navigation employé par les aviateurs : ancêtre du Decca Navigator)

Mais nous devons malgré tout naviguer d'une manière tout-à-fait précise puisque nous devons ouvrir les chenaux pour l'ensemble de la Flotte de bombardement et de débarquement.

Le chenal de ma flotille était le chenal n° 10, le plus proche du Havre et de la « Front Line », ligne de démarcation entre les eaux ennemies et celles du débarquement allié.

« Chamois » avait pour mission le balisage des eaux draguées. Le chenal 10 se terminait par une boucle en forme de poire où les navires de bombardement pourraient se déployer.

Notre navigation fut heureusement très précise malgré les forts courants traversiers de la Manche et l'interdiction d'aides électroniques et nous arrivâmes exactement en face de Ouistreham, où nous devions nous trouver, et à l'heure prescrite. Notre balisage fut très précis. Toute la nuit, nous pouvions observer les explosions de bombes de la R.A.F. sur l'entière de la Baie de la Seine. C'était à se demander comment un être vivant pourrait survivre à ce bombardement.

De toute la nuit, pas de manifestation ennemie et ce n'est qu'au lever du jour, vers 5h45, que les premiers obus lourds furent tirés du Havre et, je crois, du Cap d'Antifer. Personne ne fut touché et les 16 pouces de « Rodney » et de l'« Erebus » eurent rapidement raison de ces batteries ennemies. Malheureusement, un destroyer norvégien tout près de nous, le « Sjønner » fut touché et coula immédiatement. Torpille ou mine ? Je n'en sais rien. Ce jour-là, la chasse allemande était pratiquement absente, à deux chasseurs près. Par contre, le ciel était couvert d'avions amis, facilement reconnaissables à leur double queue.

A huit heures du matin, la Baie de la Seine était remplie de navires. Il y en avait partout. L'opération « Neptune », la partie navale d'« Overlord » se déroulait suivant les plans et nous étions déjà occupés, « Chamois » et sa flotille, comme toutes les autres flotilles d'ailleurs, à élargir les zones draguées la nuit.

Le travail de routine s'établit alors : dragage de jour, mouillage sur la ligne de défense la nuit et écoute anti-sous-marine. C'était la tension continue pour nous tous.

Chaque nuit, des bombardiers ennemis venaient mouiller des mines et nous observions les gerbes d'eau dont nous communiquions les positions au navire Etat-Major qui était ainsi à même d'orienter les opérations de dragage et le trafic.

Une nuit, nous étions mouillés comme à l'habitude en ligne de file sur la limite de défense. Il était 3h53 ; durant mon quart, une violente explosion fut observée tout près de nous, sur l'avant, suivie d'une seconde explosion. Deux

navires de ma flotille, juste devant « Chamois » avaient disparu, nous reprîmes à bord 57 survivants. Nous ne pouvions que distribuer des piqûres de morphine pour soulager ceux qui souffraient trop. Le lendemain, ces survivants furent transférés au navire-hôpital.

Il semble que les auteurs de ce carnage étaient des torpilles humaines allemandes. Les archives de l'amirauté britannique pourraient sans aucun doute confirmer ou dédire ceci, mais il est certain que des torpilles humaines opéraient chaque nuit.

Fin juin, début juillet, nous retournâmes au mouillage à Spithead pour un repos bien mérité de 2 ou 3 jours.

Au cours d'un de ces repos au mouillage, j'appris que le Lieutenant P. Van Dyck se trouvait sur un « Fleet Sweeper » mouillé à côté de nous.

R.P.C. (5) fut envoyé, Peter Van Dyck vint en canot à bord du « Chamois » et nous avons passé une bonne soirée ensemble, évoquant nos souvenirs...en anglais..., ce qui était devenu plus facile pour lui comme pour moi.

En fin de repos, retour à la Baie de la Seine, dragage de jour, ligne de défense la nuit.

Au cours d'une de ces opérations de dragage, incidemment le 21 juillet 1944, alors que nous remorquions la drague magnétique et que la drague acoustique était à l'aplomb du navire, je viens de remettre le quart au 1er Lieutenant et je descends m'asseoir dans la cabine du 3ième officier en lui disant comme si j'étais chez moi : « At home again ». A ce moment, le navire est soulevé de l'eau par une explosion dans un bruit assourdissant. Nous nous précipitons sur le pont, l'eau nous submerge et je crois un moment que nous sommes sous eau. Il s'agissait seulement de la gerbe d'eau qui inondait le navire après l'explosion. Le commandant sonne « Postes de combat » ce qui ramène tout le monde à la réalité et à l'ordre. Le navire est encore à flot et le silence le plus total règne.

Nous avions subi l'explosion d'une mine acoustique coriace réglée pour sauter à l'intensité maximum du bruit, donc sous le navire puisque l'appareil acoustique était à l'aplomb. En fait, il semble que l'explosion ait eu lieu heureusement à quelques mètres du navire et non sous la quille. J'ai eu la chance d'être assis au moment de l'explosion car plusieurs personnes qui se trouvaient debout eurent des fractures au niveau des genoux par la violence de la poussée vers le haut.

Les compas avaient été projetés pas dessus bord, la coque était disloquée, mais on ne prenait pas d'eau.

Ayant pu remettre les machines en route, nous avons mouillé en eau peu profonde près du port artificiel d'Arromanche.

« Chamois » était désormais inutilisable. C'est pourquoi nous reçûmes l'ordre de faire route vers Devonport et de là vers le cimetière de navires de West-Hartlepool. C'était la fin de H.M.S. « Chamois » et d'une longue période en mer, pleine de souvenirs. Nous dûmes nous séparer, Officiers et équipage avec énormément de regret.

Ceci nous amène fin août 1944.

Bruxelles et Anvers étant sur le point d'être libérées, je reçus alors l'ordre de rejoindre Naval Party 1501 qui devait se former à Anvers et dont la mission était la remise en état du port, en vue de l'arrivée des convois de ravitaillement des Armées Alliées en Europe.

A mon arrivée à Anvers, les Allemands étaient encore à Mersin et au Kruischans. Ils avaient évacué Anvers au galop, grâce à la rapidité de l'avance alliée aidée très efficacement par la Résistance anversoise au sujet de laquelle il y a lieu de citer le nom du capitaine au long cours Eugène

Colson. Le port d'Anvers fut en effet abandonné intact. Des mines furent posées dans les bassins mais en ligne droite et au milieu pour ne pas retarder la fuite. Donc pas de dégâts prévisibles aux quais, aux ponts et aux écluses. Des renseignements très précis étaient en notre possession grâce à la résistance anversoise et ceci mérite d'être souligné car cela facilita grandement notre travail de nettoyage des mines dans le port.

Ce qui devint mon « job » au sein de Naval Party 1501.

Le service de déminage du port était placé sous le commandement d'un Commander R.N.V.R., dont je crois me rappeler qu'il se nommait Mc. Dougall.

Il y avait une section de maintenance du matériel placée sous la direction du Sous-Lieutenant RNVF électricien Holland. Le travail était effectué par 3 équipes : l'une dirigée par le Sous-Lieutenant R.N.V.R. (T) Gallis (belge) ; une autre par le Sous-Lieutenant R.N.V.R. Monette (belge) et une troisième par moi-même. Chaque équipe avait à sa disposition, comme équipage, 3 « Royal Marines » britanniques.

On nous donna deux mois pour terminer le nettoyage du port, ce qui fut réalisé malgré les abus allemands en provenance du Kruischans et de Mersin quand nous travaillions dans le « No Man's land » et malgré les chutes continues de V1 et V2.

Je logeais à l'hôtel de Londres qui était le Mess des Officiers du Naval Party 1501. Nous prenions aussi notre tour à loger dans le hall de l'hôtel, faisant là des « quarts de nuit » pour parer à toutes visites intempestives de personnes non autorisées et pour protéger « Spider » (nous l'appelions ainsi) le brave et fidèle portier de nuit qui avait passé toute sa vie à l'hôtel de Londres. Il était tout maigre et tout jaune et ressemblait à une araignée, d'où son nom. Mais il était l'efficacité et le dévouement personnifiés.

L'Escaut étant toujours aux mains des Allemands, les dragueurs ne pouvaient arriver à Anvers. Nous avions donc à notre disposition des remorques sur lesquelles se trouvaient la drague magnétique enroulée sur un tambour ainsi que les batteries et le système de contrôle des pulsations de courant.

Nous avions aussi des grues pour y suspendre l'appareil de dragage acoustique et des tracteurs « Mack » pour tirer le tout. Chacun d'entre nous, Monette, Gallis et moi disposions d'un de ces équipements et Cdr. Mc. Dougall nous répartissait le travail jour après jour.

C'était une tâche délicate car il fallait faire épouser aux câbles magnétiques les formes des bassins, des ponts et des écluses. Ceci, avec un canot en bois (non magnétique) et à l'aviron pour éviter le bruit.

Nous travaillions sous les V1 et V2, pulsant le courant dans les câbles toutes les 4 secondes, pendant une durée de 4 secondes, produisant ainsi un champ magnétique positif suivi d'un négatif. L'appareil acoustique descendu dans l'eau émettait un son continu ou pulsé suivant les cas. Il fallait épuiser les compteurs de navires dans les mines. Nous eûmes, si ma mémoire est fidèle, 13 mines en tout et cela sans causer aucun dégât aux installations portuaires.

Les dragueurs belges de la 118e. flotille arrivèrent ensuite, une fois d'Escaut occidental libéré et à partir du 6 novembre 1944, ils commencèrent le déminage de l'Escaut belge de Bath à Burght. La 118e flotille était placée sous les ordres du Lieutenant Commander R.N.R. L. Petitjean qui devint en cumul Port Minesweeping Officer en remplacement du Commander Mc. Dougall. Je devins son adjoint pour la préparation journalière des opérations de dragage de l'Escaut.

Opérations très délicates à cause des violents courants, de l'étroitesse des passes navigables et surtout à cause

de la configuration des dragues qui étaient en boucles fermées vu la faible salinité de l'Escaut dans sa partie belge. Je ne connais pas le nombre de mines draguées dans l'Escaut, mais je crois que 374 mines furent draguées à la côte et dans l'Escaut belge durant les derniers mois de 1944.

Un évènement mérite d'être mentionné. L'hiver 44-45 fut très rude. L'Escaut charriait des blocs de glace, ce qui rendit les opérations de dragage hasardeuses si l'on ne voulait pas endommager coques et dragues. Même rester à quai dans l'Escaut n'était pas à conseiller étant donné la glace déplacée par le courant qui risquait d'endommager les coques en bois. Avec l'accord du Commandant de flottille, je pris donc contact avec les autorités portuaires qui autorisèrent le déplacement de la flottille vers le bassin du Kattendijk. Le déhalage eut lieu un certain matin vers 10 heures. A 12h15 ce même jour un V2 explosait exactement

à l'endroit où se trouvaient les 6 navires belges le matin.

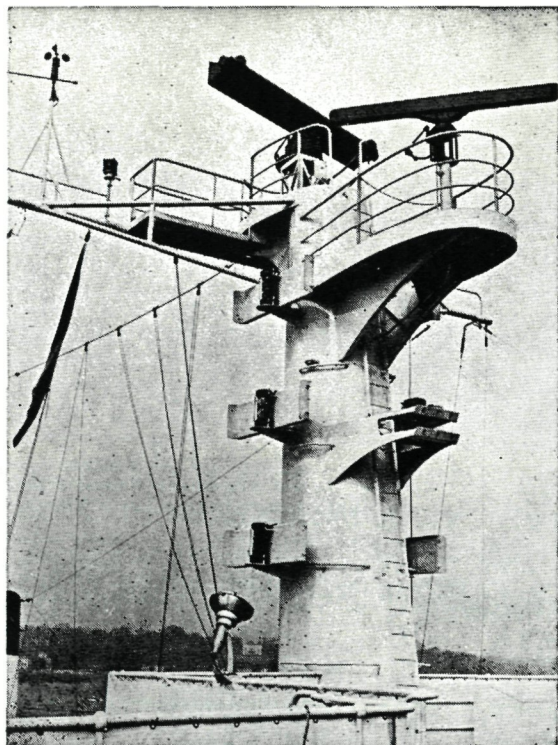
Rien ne serait resté des 110 hommes à bord. J'étais moi-même allé prendre mon lunch à l'hôtel et à mon retour au bureau qui était en face de l'emplacement habituel des navires, je trouvai des parois renversées, du verre partout et mon bureau dévasté.

Après la mise en service du port d'Anvers, je fus envoyé en Escaut Oriental à bord de l'HMS « Ambitious » un ex-car-ferry « London-Istanbul », devenu Quartier-général des forces de dragage de l'Escaut Oriental, sous commandement britannique. De là, je rejoignis Oostende et la Force Navale.

La guerre était terminée en Europe et j'étais profondément heureux de la chance qui m'avait suivi au cours de ces sombres années. Rien de bien spectaculaire, direz-vous, mais combien de fois, je l'avoue, n'ai-je pas eu peur.

Notes

- (1) R.N. après le grade d'un officier de marine britannique signifie qu'il est d'active ; R.N.R. qu'il est de la réserve ; R.N.V.R. qu'il est volontaire pour la réserve.
- (2) Paddle Steamer, vapeur à roues à aube.
- (3) HMT : His Majesty Trawler.
- (4) Ne pas confondre l'Etat de Washington qui se trouve au NW des Etats-Unis, sur le Pacifique avec Washington D.C. la capitale fédérale.
- (5) R.P.C., request pleasure compaigny... la forme télégraphique marine de l'invitation à prendre un verre.



n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81
Telex : 31598 eni b

Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Hoe de havens van Oostende en Gent het deden in 1983 wordt het voorwerp van deze bijdrage tot ons maritiem panoramma

Door Henri ROGIE

OOSTENDE

Inleiding

Ondanks de aanhoudende economische recessie slaagde zowel handels- als de RMT-haven van Oostende erin recordcijfers te boeken voor de ro/ro-vrachtrafik op de traditionele lijnen naar Folkestone/Dover en de nieuwe lijn op Ramsgate. Eindcijfers zijn uiteraard nog niet gekend, maar alles laat tot nu toe veronderstellen dat de Regie voor Maritiem Transport en de Schiaffino Freight Ferries een flinke bonus zullen afdrucken voor het dienstjaar 1983.

Minder goed verliep echter de evolutie van het toeristisch verkeer aan de RMT-terminals en de traditionele trafik in de stadskokken van de achterhaven. In een volgende bijdrage bespreken we deze trafikken meer in detail eens de eindcijfers bekend zijn. We beperken ons nu tot het samenvatten van de —bijzonderste gebeurtenissen die de havenactiviteiten van Oostende hebben getypeerd in de loop van 1983.

«Stena Nautica» wordt «Reine Astrid» bij de R.M.T.

Men zal zich herinneren dat de RMT vorig jaar de 5.443 brt-metende Stena Nautica ging charteren om het vanaf 8 april 1982 onder RMT-vlag te laten varen op de lijn Oostende-Dover. In december van hetzelfde jaar besloot het kernkabinet het veerschip van de Zweedse rederij Stena Line af te kopen voor het bedrag van 750 miljoen BF, een vrij aanzienlijke som voor een tweedehandsschip gebouwd in 1975.

Zo werd onze RMT in maart 1983 eigenaar van de Stena Nautica, de 10de eenheid van de ferryvloot. Ze werd prompt omgedoopt in «Reine Astrid», terwijl de oude pakketboot die onder deze naam voer, in Oostende omgebouwd werd tot drijvende jetfoilterminal. De nieuwe «Reine Astrid» heeft een capaciteit van circa 1.200 passagiers en 750 m rijbanen bestemd voor toeristisch- en ro/ro-vrachterverkeer.

RMT moderniseert haar jetfoilterminal te Dover

De jetfoilterminal van Dover vereiste sinds geruime tijd dringende aanpassingswerken en eerst dacht de RMT er een vaste terminal te laten bouwen. Gelet echter op de hoge kosten van deze realisatie werd voor een drijvende terminal geopteerd, in casu de in 1958 gebouwde pakketboot Reine Astrid.

In augustus 1982 kreeg de Scheldepoort-werf van Vlissingen dan ook opdracht het schip om te bouwen tot vlottend jetfoilterminal. Boeg en achtersteven werden verwijderd,

wat een korting met 30 m inhield. Het geheel werd nog voorzien van kantoren voor toldiensten en eigen administratie. Voor de passagiers kwamen er een wachtzaal en een cafetaria. Eind mei 1983 werd de nieuwe terminal te Dover operationeel en betekende aldus een merkbare verbetering van de dienstverlening aan de RMT-passagiers.

Nieuwe scheepswerf SBO ingehuldigd

In aanwezigheid van Prins Albert had op 24 februari 1983 de inhuldiging plaats van de nieuwe SBO-werf gelegen langs de vaarweg naar Brugge in de nieuwe Oostendse achterhaven. Even ter herinnering: met de stapelloop van de splijthopperzuiger «Vlaanderen XXI» op 18 november 1982 was voor de Oostendse scheepswerven Beliard het einde van een lang tijdperk aangebroken. Het baggerschip was immers de laatste stalen eenheid die SBO bouwde want het bedrijf ging overschakelen op de bouw van glasvezelversterkte polyester-schepen.

De Tijdelijke Vereniging Mercantile-Beliard N.V./SBO N.V. was intussen opgericht en kreeg het contract voor de bouw van IO Tripartite-mijnenjagers bestemd voor de Belgische Zeemacht toegewezen. SBO zou de rompen van deze eenheden bouwen en met dit doel werd voornoemde werf voor ca. 330 miljoen BF aangelegd op een terrein van 5 ha. Ze bestaat uit 3 loodsen en 1 gebouw en stelt zowat 240 personen te werk. Op de inhuldiging had de kiellegging plaats van de «M 915-Asper», de eerste uit de reeks van 10 mijnenjagers. De oplevering van deze schepen zal vanaf 1985 over 5 jaar gespreid zijn. Voor dit groots bouwprogramma is een budget van 13,85 miljard BF gemoeid.

«Roi Baudouin» en «Koningin Fabiola» verkocht.

Twee veerbotten van de RMT, die de namen van ons huidige vorstenpaar dragen, werden in de loop van 1983 verkocht. Zo kwam de «Roi Baudouin» in mei laatstleden in het bezit van de Griekse rederij Ventoris & Sons. Het veerschip, in 1965 gebouwd op de Cockerill-werven van Hoboken, zou voortaan in het gebied van de Griekse eilanden varen onder de naam van «Georg B.».

Eind september jongstleden was het de beurt aan de «Koningin Fabiola» om verkocht te worden, ditmaal aan de Griekse rederij Agapitos. Het nieuwe actiegebied van de oude RMT-ferry wordt eveneens de Middellandse zee. Laten we hierbij opmerken dat de «Koningin Fabiola» het eerste schip was dat voor rekening van de Oostendse Doerlijn bij Boelwerf Temse was besteld. Voordien waren alle RMT-schepen op de werven van Cockerill Yards gebouwd.

«Stena Nordica» voor 3 jaar gecharterd

In het raam van haar moderniseringspolitiek heeft de RMT in mei 1983 de Zweedse ferry «Stena Nordica» voor een periode van drie jaar gecharterd. Hiermede kwam de grootste eenheid van Oostendse Sealink-vloot op de lijn van Dover in de vaart. Het veerschip heeft immers een capaciteit van liefst 1.500 passagiers en een combinatie van 425 passagiers en 70 vrachtwagens.

Qua afmetingen citeren wij een lengte van 125,8 m, een breedte van 23,3 m en een holte van 12,2 m. Het werd in 1974 gebouwd op de Joegoslavische werven van Trogir. Twee dieselmotoren met een globaal vermogen van 18.000 pk bezorgen het schip een snelheid van 22 knopen. Be-doeling van de RMT met het inzetten van grotere veerboten en het verkopen van oudere eenheden was het opdrijven van de vrachtcapaciteit van haar ferryvloot. De laatst gepubliceerde statistieken betreffende het ro/ro-vrachtkverkeer van de Oostende/Dover-lijn bewijzen dat ze in dit opzet volledig geslaagd zijn.

Schiaffino Ferries nu ook op Ramsgate

Na de inhuulding van de nieuwe SBO-werf was het 2de belangrijk evenement van het jaar 1983 voor wat de Oostendse handelshaven betreft, het starten in oktober jongstleden van een dagelijkse ro/ro-dienst op Ramsgate verzekerd door de Schiaffino Ferries. Deze rederij baat sinds medio 1979 een regelmatige dienst Oostende-Dover voor rollend materiaal, thans verzekerd door twee trailerships.

Vanaf maart 1984 zal Schiaffino de drie diensten op Ramsgate concentreren om aldus haar rendement nog te kunnen opdrijven. Ramsgate is immers een volwaardig veerhaven geworden met gratis parkeerterrein dat eerlang tot 25.000 m2 wordt uitgebreid. De bouw van een tweede terminal is er ook gepland. Stippen we hier aan dat de Schiaffino-trafiek in de Oostendse handelshaven een merkwaardig groeiritm kent en sinds haar ontstaan in 1979 verviervoudigd is qua vervoerde tonnages.

Geplande rationalisatie bij de RMT

Sinds 1981 wordt de financiële balans van de Oostendse RMT met rode cijfers afgesloten. De vlootmodernisering, sedert 1972 aan de gang, alsmede de personeelsuitgaven drukken immers bijzonder zwaar op de exploitatierekeningen van de regie. Voeg daarbij het lage rendabiliteitscoëfficiënt van de jettfooidiensten alsook het stagnerend toeristisch verkeer van passagiers en begeleide voertuigen.

Ten einde het budgettair evenwicht bij de RMT te herstellen heeft de minister van Verkeerswezen, Herman De Croo, in november laatstleden terzake een ontwerp van K.B. uitgewerkt. Om de rendabiliteit van de regie te verbeteren dient ondermeer de produktiviteit per personeelslid verhoogd, de bemanning van de ferryschepen verminderd en een afdanking van circa 300 personeelsleden doorgevoerd. De geplande ministriële maatregelen hebben in de kuststreek begripelijkwijze grote opschudding verwekt. Men is er in eerste instantie bezorgd om de tewerkstelling, temeer daar de RMT aldaar de belangrijkste werkgever is.

GENT

Inleiding

Na Oostende komt de Arteveldestad aan de beurt bij het relaas van de meest kenschetsende gebeurtenissen van het jaar 1983. Ondanks de crisistijd is de Gentse haven erin geslaagd merkwaardige cijfers te boeken voor haar maritieme goederentrafiek. Volgens voorlopige ramingen zou de globale overslag inderdaad nagenoeg 22,7 miljoen ton bereiken tegenover 22,89 miljoen in 1982.

Voor de afvoertrafiek haalde vrij gunstige resultaten met circa 12 % meerwaarde ten opzichte van vorig boekjaar. Bij de import waren de cijfers echter minder expansief ondanks een gunstige evolutie bij de petroleumbrandstoffen, de kooks, de ijzererts en de voedingsprodukten. Eens de eindcijfers officieel gekend zijn, bespreken we die meer in detail. In afwachting hiervan volgt een bondig relaas van de voornaamste gebeurtenissen die de haven van Gent mocht beleven in 1983.

Rapport Anselin door Nationale Havencommissie goedgekeurd

Met de goedkeuring op 5 januari van het plan Anselin door onze Nationale Havencommissie werd het jaar 1983 voor de Gentse haven ingeluid. Men zal zich herinneren dat dit ontwerp begin 1981 uit de doeken werd gedaan en het de bouw beoogt van een 125 ton-sluis te Terneuzen met dito zeekanaal naar Gent. Op 21 april 1982 ging de havencommissie het plan onderzoeken en alsdan kritiek uitbrengen over het lage rendement (2%) ervan.

Men moest dus wachten tot januari 1983 vooraleer het ontwerp te Brussel goedgekeurd was. Het nieuws verwekte uiteraard vreugde in de Gentse havenkringen, maar hierbij dient evenwel opgemerkt dat de nationale havencommissie een uitsluitend adviserende functie heeft en de realisatie van de geplande werken de goedkeuring van Nederland vereist. Aangezien onze inschikkelijke noorderburen reeds lieten weten dat het Belgisch ontwerp hen niet interesseert, wordt het rapport Anselin weleens het sprookje van Gent betiteld.

Tor-Line neemt Zeebrugse Northsea ro/ro-lijn op Wallhamn over

Sinds 5 jaar exploiteert de Zweedse rederij Tor-Line -eerst samen met Oden-Line en nu in eigen beheer- een regelmatige ro/ro-dienst Gent-Felixstowe-Göteborg naar rato van 3 afvaarten per week vanuit Gent. Deze scheepvaartlijn steunt hoofdzakelijk op het vervoer van Volvo-wagens d.m.v. 3 trailerships met een capaciteit van 1.200 rijbanen en 480 TEU.

Toen de Northsea Ro/ro-lijn Zeebrugge-Wallhamn eind 1982 werd opgedoekt, overwoog Tor-Line deze lijndienst over te nemen om ze vanuit Gent te laten starten. Aldus werd op 1 februari 1983 de verbinding Gent-Wallhamn ingehuldigd, waarbij ook de havens van Göteborg en Immingham worden aangelopen. Met deze bijkomende ro/ro-dienst hoopte Tor-Line zijn trafiek met ca. 25% te kunnen opvoeren, terwijl de haven van Gent zich met een verhoogde tewerkstelling mocht verheugen.

Opzakinstallaties van N.V. Manuport een primeur voor de Gentse haven

We weten nog dat de firma N.V. Manuport in 1980 opteerde voor de bouw van een polyvalente bulkterminal aan kaai 28/29 van het Gentse Grootdok. Tijdens de maand juli 1983 breidde het bedrijf uit met de ingebruikneming van een nieuwe los- en opslaginstallatie voor losse goederen en hierop aansluitend ook een opzakinstallatie met scheepsbeladers voor zakgoed. Zowel granen, veevoerders als meststoffen kunnen er behandeld worden.

Voor de Gentse haven betekent deze uitbreiding een primeur van belang: voortaan wordt het mogelijk een schip te lossen het het simultaan met dezelfde opgezakte goederen te beladen zonder tussen opslag. De 8 opzakmachines en 2 scheepsbeladers kunnen nagenoeg 200 ton/uur goederen gelijktijdig opzakken en laden. Op 29 augustus laatstleden werd aldus voor het eerst 15.500 ton meststof aan boord van het Chinese m/s «Zhang Zhou» behandeld. Dagelijks zijn 50 werkrachten betrokken bij de 3-voudige operatie: lossen, verpakken, laden.

Ghent Coal Terminal gaat van start

Op de ex-Texaco gronden aan het zeekanaal had op 13 september 1983 de inhuldiging plaats van de ultramoderne installaties van Ghent Coal Terminal. Voor rekening van The Mining Investment Corporation -een consortium van Britse en Zuidafrikaanse maatschappijen- zou er in een 1ste fase jaarlijks 2 miljoen ton steenkolen uit de V.S. worden aangevoerd. Van de 600 m voorziene nieuwe kaaimuren en de 22,5 ha geplande bedrijfsgronden waren er toen respectievelijk 300 m en 13,5 ha bruikbaar.

Met behulp van 2 BM-kranen met een rendement van 1.000 ton/uur wordt de steenkool via 16 verschillende transportbanden onder computercontrole, naar de juiste plaats van het 280.000 ton-opslagterrein gebracht. Deze terminalinstallatie, die tot nu toe een investering van 1 miljard BF vergde, is werkelijk een unicum in Europa. Bedoeling is de Gentse haven als overslag- en distributiecentrum voor heel West-Europa te laten fungeren maar daarvoor zal de kolenexport naar ons land beslist een nieuwe stimulans moeten krijgen.

Belangrijke uitbreidingswerken aan diverse havengebonden bedrijven

In de loop van 1983 hebben verschillende havengebonden bedrijven hun installaties uitgebreid of gemoderniseerd. Dit was o.m. het geval met de diepvriesinstallaties aan de Port Arthurkaai, die aan de Stad Gent behoren. Daar kwam een 2de diepvriesloods met een capaciteit van 38.000 m3 in mei bedrijfsklaar. Aan de Rigakaai bouwde de houtfirma Lemahieu moderne loodsen en 3 droogeenheden, terwijl het bedrijf voor industriële lijmpakketten Loachim met het plaatsen van nieuwe opslagtanks startte.

Vermelden we verder de opbouw van een nieuwe malderijafdeling bij de N.V. Ensagri en de montage van 2 kranen bij de firma C.B.M. gespecialiseerd in de opslag van ertsen. Citrus Cool Store startte met de bouw van een opvulinstallatie en de N.V. Stukwerkers ondernam de aanleg van een overslagterminal voor stukgoederen- en fruittrafiek aan het Sifferdok. Dit laatste betreft een investering van 400 miljoen BF voor een loods van 12.000 m2, een transportgalerij van 300 m, twee tobogans en 2 batterijen van elk 4 opzakinstallaties. Kortom, andermaal een primeur voor de Gentse haven.

Renovatieplan oude havendokken vordert snel.

In het raam van het renovatieplan van het oude havengebied was eind 1983 nagenoeg 1.500 m nieuwe kaaimuren gebouwd aan de Port Arthurkaai van het Grootdok. Bedoeling is het dok voor schepen tot 80.000 tdw toegankelijk te maken door de nuttige diepte op 13,50 m te brengen, wat de bouw van 2.035 m nieuwe kaden impliceert.

In het Middendok startten de renovatiewerken begin februari '83, terwijl ook de aanbesteding voor het Zuiddok plaats vond. Ook deze dokken worden toegankelijk gemaakt voor zeeschepen tot 80.000 tdw. Tot nu toe was dit oude havencomplex slechts bereikbaar voor eenheden tot 10.000 tdw. Stippen we hierbij aan dat de werken door het ministerie van Openbare Werken worden gesubsidieerd. Door de verdieping van deze dokken konden er reeds nieuwe trajecten aangetrokken worden, wat o.m. het geval is met de creatie van Manuport aan het Grootdok. Hiermede is dan ook andermaal bewezen dat Gent een haven met toekomst is.

Andere havens BRUSSEL

Bij nazicht van de balans 1983 blijkt de goederentrafiek vrij gunstig te evolueren op het Brussels zeekanaal. Inderdaad, met een globale overslag van 9.977.622 ton wordt een groei ritme van 6,2% bereikt ten opzichte van het vorige jaar. Zowel de maritieme trafiek als het binnenscheepvaartverkeer waren bepaald expansief en met uitzondering van de ertsen en de vaste brandstoffen boekten alle grote trajecten expansieve jaarcijfers.

In 1983 was de algemene trend van de goederentrafiek op de Brusselse vaarweg dus bijzonder positief. Het jaar voordien had de eindbalans een algemene terugloop van 7,2% afgedrukt. De zeegoederentrafiek boekte toen weliswaar 9,3% winst, maar het verkeer per binnenschip daalde met liefst 8,8%, wat een negatief eindsaldo gaf.

Praktisch 10 miljoen ton goederenoverslag op het Brussels zeekanaal in 1983

Ten opzichte van 1982 bedraagt de globale meerwaarde van het goederenverkeer 590.000 ton of 6,2%. De maritieme trafiek bleef in 1983 immers gunstig evolueren met een groeivoet van 10%, terwijl het binnenvoer een merkwaaardige relance kende en een winst van 6% ging boeken. Aldus werd in globaal bijna 10 miljoen overslag bereikt zoals blijkt uit volgend résumé:

Globale traf. 1-12/1983	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Binnenverkeer	9.180.359t	+ 6,0%
Maritiem verkeer	797.263t	+ 10,1%
Totaal	9.977.622t	+ 6,2%

Maritieme trafiek boekte beste cijfers sinds 1979

We zeiden zoëven dat de maritieme trafiek op het Brussels zeekanaal met 10% of 73.000 ton was toegenomen in 1983. Dit was hoofdzakelijk te danken aan het totale aanvoercijfer zoals volgend overzicht het aantoont:

Maritieme traf. 1-12/1983	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	395.906t	+ 20%
Afvoer	401.357t	+ 1,4%
Totaal	797.263t	+ 10%

Qua aanvoer is de vooruitgang algemeen. Alleen de stukgoederen (-33%) en de koolwaterstoffen (-73%) zijn verlieslatend, terwijl de ertsen en de steenkolen totaal verdwenen zijn uit de statistieken. Conjuncturele verschijnselen en trafiekverschuivingen zullen wellicht deze terugloop verklaren:

Zetrajecten Aanvoer1983	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Chemische prod.	210.598t	+ 49%
Metaalfabrikaten	59.269t	+ 179%
Bouwmaterialen	57.298t	st.q.
Landbouwprod.	45.720t	+ 18%
Stukgoed	13.990t	- 33%
Steengroevenpr.	8.110t	+ 18%
Koolwaterstof	920t	- 73%
Totaal	395.906t	+ 20%

Wat nu de afvoer per zeeschip betreft noteren we een achteruitgang bij de metaalfabrikaten (-27%) en de steenkolen (-21%), terwijl alle overige trafieken winstgevend waren:

Zetrafieken	Absolute	Evolutie
Afvoer 1983	hoeveelheden	
Chemische prod.	220.514t	+ 2 %
Metaalfabrikaten	66.366t	-27 %
Stukgoed.	47.998t	+ 13 %
Bouwmaterialen	43.120t	+ 14 %
Steenkolen	14.374t	-21 %
Steengroevenpr.	8.985t	X5
Totaal	401.357t	+ 1,4%

Aldus wist de haven van Brussel in 1983 een jaarcijfer van 797.263 ton zeegoederentrafiek te halen, wat de beste balans is sinds 1979. Overzichtelijk beschouwd leden de energetische basisproducten verlies, terwijl de bouwmaterialen en de fabrikaten vooruitgang boekten. Zo is dan ook de evolutie van het zeegoederenverkeer op het Brussels zeekanaal getypeerd voor 1983.

Binnenscheepvaarttrafiek opnieuw expansief

In 1982 was de trafiek per binnenschip met 8,8 % regressief op het Brussels zeekanaal. Vorig jaar trad een opmerkelijke relance op zodat de meerwaarde tot 517.000 ton of 6 % ging oplopen. Deze vooruitgang was hoofd-

zakelijk te danken aan de afvoer alsmede aan de lokale haventrafiek van Dredging International op gebied van bouwmaterialen.

Binnentrafiek	Absolute	Evolutie
1-12/1983	hoeveelheid	
Aanvoer	5.753.484t	-2,9%
Afvoer	599.328t	+ 3,6%
Transits	1.948.766t	-6,6%
Lokale traf.	878.781t	X 86
Totaal	9.180.359t	+ 6,0%

Wanneer men nu de evolutie van het binnenscheepvaartverkeer per rubriek gaat ontleden stelt men vast dat de hoofdtrafiek nl. die van de koolwaterstoffen, vooruitgang boekte bij aan- en doorvoer, terwijl de chemische producten als 2de belangrijkste trafiek bij aan- en afvoer winstgevend waren. Expansief op alle vlakken waren ook de bouwmaterialen, maar de steengroeveproducten haalden slechts bij afvoer winst. Verder waren de steenkolen op de hele lijn regressief en dit was dan ook het geval met metaalfabrikaten bij aan- en afvoer.

Overzichtelijk beschouwd was 1983 een gunstig jaar voor de haven van Brussel. Typerend was de algemene achteruitgang van de ertsen- en steenkolentrafieken, de relance van de overslag van bouwmaterialen en metaalfabrikaten, terwijl alle andere trafieken net als in 1982 verder vooruitgang boekten. Bij deze evolutie speelden zowel conjuncturele factoren als lokale toestanden een voorname rol.



NIEUWPOORT

Nieuwpoort gelegen aan de IJzermonding is niet enkel een bloeiende jachthaven waarvan de faam ver buiten onze grenzen reikt. Ook als vissershaven is het van oudsher gekend en sinds enkele jaren is het zelfs uitgegroeid tot handelshaven, al blijft de zeegoederentrafiek er tot de aanvoer van zand- en grintsoorten beperkt.

Tot in 1969 was de jachthavenactiviteit te Nieuwpoort geconcentreerd in de voormalige Vlotkom, met 500 m aanleglengte voor zowat 160 boten, en plaatselijk op de linkeroever van de havengeul. Daar de vraag naar bijkomende meerplaatsen toenam werd toen besloten een nieuwe deelhaven op de rechteroever van de havengeul aan te leggen. Nagenoeg 1090 m meerlengte aan vlottende steigers bezorgen er thans plaats voor 300 jachten.

In 1976 startten de graafwerken van het nieuwe insteekdok «Novus Portus» met een wateroppervlakte van 12,50 ha omringd door een terrein van 16 ha voor het oprichten van dienstverlenende bedrijven. Het nieuwe jachtdok, in open verbinding met de havengeul, is het grootste van het land en bezit 2 vaste scheepshellingen, 2.200 m vlottende steigers met een globale aanlegcapaciteit van 1.500 boten.

De laatste realisatie qua jachthaveninfrastructuur is het zeinitiatiecentrum Bloso en een recreatiegebied met in totaal circa 200 meerplaatsen gelegen aan de IJzerrivier bij het spaarbekken. Aldus is Nieuwpoort uitgegroeid tot één der belangrijkste jachthavencomplexen van West-Europa. Het kende in 1983 een buitengewone activiteit, niet enkel wat het in- en uitvaren van jachten betreft, maar ook op het vlak van de aanverwante sectoren zoals de bevoorrading, het onderhoud, de herstelling en de stalling der jachten alsmede de recreatieve voorzieningen aan wal.

Zeegoederentrafiek bijzonder onderhevig aan conjunctuurschommelingen in bouwsector

Beslist minder spectaculair en vrij bescheiden in omvang is de maritieme trafiek van bouwmaterialen, welke in de zeventiger jaren van start ging op de rechteroever van de havengeul rechtover de stedelijke vismijn. Het gaat er uitsluitend om de aanvoer van zand- en grintsoorten gewonen op zandbanken langsheen de Britse zuidkust.

Deze trafiek is bijzonder onderhevig aan de conjunctuurschommelingen in de bouwsector. Vorig jaar was de recessie in deze sector minder scherp afgetekend dan in 1982 en daarom ook bleef de aanvoer van grintsoorten in de Nieuwpoortse haven praktisch gelijk in tonnenmaat. Aldus werd er in 1983 in totaal 333.766 ton zeezand, grint en schelpen gelost.

Deze bescheiden balans van de Nieuwpoortse zeegoederenaanvoer werd verwezenlijkt door 317 aanlegbeurten van de grintzuigers der Zandwinningexploitatie behorende tot de Zeebrugse V.I.B. en de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij. De geloste bouwmaterialen werden verder per vrachtwagen naar het onmiddellijke achterland vervoerd, zoals dit trouwens ook te Oostende en te Zeebrugge het geval is.

Kortom, een goed jaar voor de kleine handelshaven van Nieuwpoort die het met een zeer rudimentaire infra- en superstructuur moet stellen en waar de zeeschepen slechts bij hoogwater kunnen aanlopen of uitvoeren bij gebrek aan voldoende diepte in de havengeul.

Vissershaven boekte vrij slechte cijfers

Voor de vissershaven van de IJzerstad was 1983 echter geen schitterend jaar. Opnieuw daalde de aanvoer van zee-produkten en ditmaal bedroeg de terugloop -14% of ruim 215 ton ten opzichte van 1982. Met het verdwijnen van de N.15 «De Kottens» liep de aanvoer van bodemvis terug, terwijl ook de garnalenvangst fel achteruit boerde. Door de geringe import uit Duitsland en Nederland verdubbelde evel de gemiddelde jaarprijs per kg garnaal: 115,20 BF/kg in 1983 tegenover 59,25 BF/kg het jaar voorheen.

Ook de haringaanvoer in de Nieuwpoortse vismijn liep fel achteruit, namelijk met 2/3 of ruim 133 ton. De sprotvisserij werd niet meer bedreven bij gebrek aan commerciële belangstelling na het verdwijnen van de rokerijen. Aldus samengevat volgens de officiële gegevens van de stedelijke vismijn:

Nieuwpoort 1983	Aanvoer	Evolutie
Bodemvis	1.159.835kg	- 2,3%
Garnaal	33.015kg	-62,5%
Haring	60.598kg	-66,6%
Totaal	1.253.448kg	-14,3%

Verschillende factoren lagen aan de basis van deze algemene achteruitgang. Zo verplichtte het overvloedig stormweer de kleine Nieuwpoortse vaartuigen dikwijls in veilige haven te blijven. Anderzijds verkozen de grootste eenheden hun vangsten in andere haven te veilen. Ten-

slotte betekende het verdwijnen van de N. 15 «De Kottens» een verlies van circa 110 ton vis t.o.v. 1982.

Qua vlootbestand verloor Nieuwpoort 3 eenheden in 1983, terwijl 3 tweedehandsvaartuigen door jonge reders werden aangekocht. Aldus bleef de Nieuwpoortse vloot op 29 eenheden gehandhaafd. Om de expansie van de vissersvloot te stimuleren keurde de gemeenteraad het toekennen van een bouw- en aankooppremie goed, welke respectievelijk maximum 250.000 BF en 50.000 BF kan bedragen.

Vermelden wij tenslotte dat de 1.253 ton aangevoerde vis een verkoopcijfer van 83,2 miljoen BF bereikte, hetzij 1,9 miljoen BF of 2,4 % meer dan in 1982. Hoe aanvoerhoeveelheden en geboekte besommingen evolueerden sinds 1979 vernemen we in volgende tabel. We merken er onmiddellijk dat de aanvoer ruim gehalveerd is op 4 jaar tijd, wat hoofdzakelijk aan de verminderde vangsten van bodemvis te wijten is. Het wordt inderdaad hoogtijd dat de Nieuwpoortse vloot aan rendement gaat winnen door het inzetten van jonge en moderne eenheden zoals Zeebrugge dit al jaren doet.

Jaar	Aanvoer	Besomming
1979	2.677 ton	103,9 milj BF
1980	2.389 ton	101,5 milj BF
1981	2.371 ton	98,8 milj BF
1982	1.469 ton	81,2 milj BF
1983	1.253 ton	83,2 milj BF



ZEEBRUGGE

Sinds het verdwijnen van de petroleumaanvoer boekt Zeebrugge de laatste twee jaar mindere gunstige globaalcijfers. In 1983 was de balans ietwat beter en bereikte de zeegoederentrafiek de 10 miljoen ton in globo. Zowel aan- als afvoer over zee waren expansief, wat een groeivoet van 10% bezorgde voor het hele goederenpakket. Aldus samengevat:

Zeebrugge 1-12/1983	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	5.686.513t	+ 8,1%
Afvoer	4.617.988t	+ 12,7%
Totaal	10.304.501t	+ 10,1%

Per rubriek krijgen wij volgend aandeel in de totale trafiek over zee:

Rubrieken	Hoeveelheid	aandeel
Stukgoederen	7.307.567t	+ 70,9%
Vloeibare prod.	871.653t	+ 8,5%
Vaste stortgoed.	2.125.281t	20,6%
Totaal	10.304.501t	+ 100,0%

We letten onmiddellijk op het klein aandeel van de vloeibare produkten. Het stukgoed is vrij toegenomen terwijl de vaste stortgoederen praktisch gelijk blijven. Een meer gedetailleerde opsomming luidt als volgt:

Rubrieken	Hoeveelheid
Ro/ro-goederen	4.938.925t
Containergoederen	2.110.618t
Andere stukgoed.	258.024t

Ruwe aardolie	31.964t
Geraffineerde prod.	674.801t
Andere vloeistoffen	164.888t
Kolen en kooks	317.289t
Bouwmateriaal	1.640.900t
Andere stortgoed.	167.092t

De ro/ro goederen van de Kanaaldiensten waren in 1983 bepaald expansief en ook het containerverkeer was winstgevend zowel op de Europese diensten als op intercontinentaal verkeer. Stagnerend waren evenwel de geraffineerde olieprodukten, de steenkolen en de bouwmaterialen. Voor laatstgenoemde trafieken had de laagconjunctuur op economisch vlak een ongunstige weerslag. Verder leest u meer details over de Kanaaltrafiek.

Evolutie kanaaltrafiek

Sinds 1980 boert de passagierstrafiek van de Zeebrugse Kanaaldiensten gestadig achteruit. In 1983 bedroeg de terugloop 8,2 % en ook het voertuigenverkeer was er vrij regressief. Merkwaardige cijfers haalde evenwel de ro/ro vrachtrafiek op diezelfde lijndiensten. De groeivoet ten opzichte van 1982 bereikte hier inderdaad nagenoeg 20 %.

Eenzelfde verschijnsel hadden we bij de analyse van de Oostendse Kanaaltrafiek vastgesteld: een achteruitgang van het toeristisch verkeer tegenover een opwaartse trend bij de vrachtrafiek. Ook de oorzaken van de terugloop qua passagiers- en begeleide voertuigenverkeer zijn quasi dezelfde voor beide kusthavens: kortere vaartijden voor de Noordfranse veerhavens en het toenemend succes van de hoverport van Calais.

Wat nu de achteruitgang van de passagierstrafiek op de lijnen Zeebrugge-Dover/Felixstowe/Hull betreft, was het verloop ervan sinds het recordjaar 1980 als volgt: -0,5% in 1981, -4,5% in 1982 en -8,2% in 1983, hetzij zowat 279.000 passagiers in globo op drie jaar tijd. De neerwaartse trend is dus vrij duidelijk afgetekend. Hiertegen kwam begin 1984 reactie van de rederij Townsend-Thoresen met het invoeren van nieuwe promotionele tarieven en het moderniseren van haar ferries van de Free-Entreprise-klasse.

Voor het dienstjaar 1983 luidt de evolutie van de Zeebrugse passagierstrafiek als volgt: een globaal verlies van 181.000 eenheden (-8,2%) ten opzichte van 1982, welk ongeveer gelijkmatig verdeeld is over beide vaarrichtingen. Ter vergelijking had de Oostendse RMT 2.418.000 passagiers geboekt in 1983, hetzij 2,3% minder dan het jaar voorheen. Calais, de toonaangevende haven qua Kanaalverkeer, had vorig jaar een groeiroot van amper 0,2% behaald.

Zeebrugge Passagierstraf.	Aantal 1-12/1983	Evolutie
In	1.001.677t	- 8,7%
Uit	1.021.685t	- 7,7%
Totaal	2.023.362t	- 8,2%

Wat betreft de evolutie van het voertuigenverkeer maken de Zeebrugse statistieken geen onderscheid tussen de commerciële en de toeristische transit. Alles wordt geglobaliseerd en geeft derhalve onderstaand overzicht. We stippen hierbij aan dat de algemene terugloop van 2,9 % uitsluitend te wijten is aan de vrij negatieve trend van het toeristisch verkeer.

Zeebrugge Voertuigentr.	Aantal 1-12/1983	Evolutie
In	311.426t	- 7,0%
Uit	377.437t	+ 0,8%
Totaal	688.863t	- 2,9%

Ro/ro-vrachttrefiek haalt recordcijfers

Veel gunstiger cijfers boekte evenwel de ro/ro-vrachttrefiek aan de Zeebrugse terminals. In alle havens van het Kanaalgebied is dit shortsea-verkeer bepaald expansief geweest in 1983. Zowel Oostende als Zeebrugge volgden de evolutie, wat voor laatstgenoemde haven niet altijd het geval was in de vorige jaren.

In 1983 kende de treinferry-trafiek op Harwich een merkwaardige relance en ook de carferries vervoerden meer goederen. Voor Zeebrugge leverde dit globaal 803.000 ton of 19,8 % meer op dan het jaar voorheen. Vooral de Britse uitvoer naar het continent toe was bijzonder expansief, dit in tegenstelling met de twee vorige boekjaren. Hierdoor werd het recordcijfer van 1979 overtroffen en steeg de overslag van ro/ro-vrachten tot bijna 5 miljoen ton. Aldus samengevat:

Zeebrugge Vrachttref.	Hoeveelheid 1-12/1983	Evolutie
In	2.023.275t	+ 22,9%
Uit	2.915.650t	+ 18,6%
Totaal	4.938.925t	+ 19,8%

EN NOG OOSTENDE

Handelshaven achteruit in 1983

Na de recordcijfers van 1982 kende het zeegoederenverkeer van de Oostendse handelshaven een neerwaartse trend in 1983. De trafiek ging er globaal met 11,6 % achteruit alhoewel het afvoerpakket een ruime winst boekte. De algemene terugloop is dus te wijten aan de aanvoer, waarvan alle grote trafieken verlieslatend waren.

Even de topcijfers van 1982 ter herinnering: een overslag van 1.911.910 ton, wat 20 % meer was dan het jaar voorheen. De maritieme afvoer haalde een groeiroot van liefst 96 % en die van de aanvoer beliep 4 %. Twee trafieken hadden in hoofdzaak tot dit merkwaardig resultaat bijgedragen: de chemische produkten en de ro/ro-goederen van de Schiaffino Ferries.

Stippen we hier aan dat voornoemde balans alleen betrekking heeft op de zeehaventrafiek van de handelshaven onder de stadsvoogdij. De cijfers van het ro/ro-vrachttverkeer in de RMT-haven zijn derhalve hier niet inbegrepen. Een analyse van deze Kanaal-trafiek brengen wij trouwens in een afzonderlijk artikel. Ter herinnering: in 1983 boekte de RMT een overslag van 128.706 vrachtwagens en/of opliggers, hetzij 9,1 % meer dan het vorige jaar.

Een globale achteruitgang van 11,6 % of 222.000 ton in 1983

Minder goed verliep dus de zeegoederentrafiek van de Oostendse handelshaven in de loop van 1983. In globo bedroeg het verlies 222.000 ton of 11,6 % ten opzichte van het jaar voordien. Wél haalde het afvoercijfer 57.000 ton meer (+ 10,1 %), maar het aanvoerpakket verminderde met 279.000 ton (-18,4 %). Aldus samengevat:

Oostende 1-12/1983	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	1.075.372t	-18,4%
Afvoer	614.543t	-10,1%
Totaal	1.689.915t	-11,6%

De maritieme afvoer bleef dus net als in 1982 bepaald expansief al daalde de groeiroot van 96 % naar 10,1 % in 1983. Van de drie grote afvoertrefieken waren immers alleen de ro/ro-goederen van de Schiaffino-lijn op Dover en Ramsgate winstgevend en wél met liefst 108.000 ton (+ 28%). De chemische produkten van UCB-Zandvoorde en de veevoerders van Belgian Port Operators gingen fel achteruit met respectievelijk 38.000 ton (-17%) en 18.000 ton (-44%).

Kleine afvoertrefieken zoals die van hout, schroot en ander stukgoed boekten weliswaar een kleine winst, maar dit was niet voldoende om het verlies geleden bij de chemische produkten en de veevoerders van de Schiaffino Ferries ruim 80 % vertegenwoordigden van de globale afvoerpakket. Voor meer details:

Afvoer 1-12/1983	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Ro/ro-goederen	490.129t	+ 28%
Chemische prod.	70.243t	-17%
Veevoerder	22.327t	-44%
Landbouwprod.	12.436t	St.q.
Zetmeel	9.067t	-10%
Ander stukgoed	4.533t	+ 71%
Hout	4.463t	-
Schroot	1.345t	+ 32%
Totaal	614.543t	+ 10,1%

De vier hoofdtrafieken bij aanvoer bepaald regressief

Nagenoeg 96 % van het globale aanvoercijfer werd in 1983 geleverd door slechts vier trafieken en die waren allen verlieslatend t.o.v. het jaar voorheen. Globaal betekende dit een minwaarde van 279.000 ton of 18,4 % voor de Oostendse handelshaven.

Vooreerst de bouwmaterialen -in hoofdzaak zand en grint gebaggerd in de zuidelijke Noordzee- waarvan de lossingen aan de diepwaterkaai met ruim 236.000 ton (-37%) achteruit boerden. Vervolgens de ro/ro-goederen van de Schiaffino-lijn, die nagenoeg 5.000 ton verloren (-1 %) en de chemische produkten, die met zowat 6.000 ton (-1%) terugliepen. Tenslotte de petroleumderivaten - meestal stookolie bestemd voor de visserijvloot waarvan de aanvoer uit Antwerpen en Rotterdam met bijna 30.000 ton (-14 %) slonk.

Zo de lichte achteruitgang bij de ro/ro-vrachten en de scheikundige produkten vrij onverwacht voorkomt en aan lokale factoren toe te schrijven is, dan is het aanzienlijk verlies geleden bij bouwmaterialen en energetische produkten beslist conjunctuurgebonden. Noteren we nog dat het globale aanvoercijfer van 1.075.372 ton verwezenlijkt werd door 1.409 aanlegbeurten van ro/ro- en andere koopvaardischepen (-6 %) met een gezamenlijke tonnage

tonnage van 1.701.077 BRT (-4 %). Aldus samengevat:

Aanvoer 1-12/1983	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Bouwmaterial.	398.868t	-37%
Ro/ro-goed.	254.336t	- 1%
Chemische pr.	199.660t	- 1%
Petroleumder.	187.170t	-14%
Houtsoorten	16.599t	+ 16%
Veevoeder	9.280t	X 5
Turf	5.363t	+ 11%
Schroot	3.823t	-
Totaal	1.075.372t	-18,4%

Bondig samengevat kreeg het zeegoederenverkeer van de Oostendse handelshaven een zware klap in 1983. Alle grote trafieken boerden achteruit met uitzondering van de ro/ro-goederen bij afvoer. Zowel lokale factoren als conjunctuurelementen waren hiervan de oorzaak, Voor 1984 wordt evenwel een relance verwacht ingevolge het inleggen van de 3de ro/ro-schip op Rams gate alsmede de betere toestand in de chemische industrie en de bouwsector.

ZEEBRUGGE IN 1984

Hoe de stand van zaken zijn begin 1984 vernemen jullie in onderstaande bijdrage.

1. WERKEN UITGEVOERD DOOR HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

A. Uitbouw van de nieuwe voorhaven

Als verdere uitvoering van de regeringsbeslissing van 9 augustus 1980, waarbij de definitieve uitbouwvorm van de voorhaven vastgelegd werd in overeenstemming met het voorstel «1750 G», werd in 1983 de bouw van de nieuwe havendammen volgens het gestelde tijdschema voortgezet. De ingezette middelen en de opgedane ondervinding laten thans toe te stellen dat de beide havendammen begin 1986 zullen voltooid zijn zoals voorzien.

Aan de oostzijde van de nieuwe voorhaven is de werkhaven volledig afgewerkt en in dienst genomen door de aannemers. Ook de LNG-site werd reeds voltooid. Hierdoor was het mogelijk dat de N.V. Distrigas de bouwwerken van de reservoirs bestemd voor opslag van vloeibaar aardgas kon aanvangen. De bouw van de lossteiger, gelegen binnen de nieuwe beschermingsdam waar de LNG-tankers zullen komen aanleggen, werd op 1 augustus 1983 aangevangen. Er mag verwacht worden dat de LNG-tankers einde 1986 de aardgasbevoorrading van België via de haven van Zeebrugge zullen kunnen verzekeren.

In de loop van de zomer 1983 werd bij de uitbouw van de westelijke dam de bocht bereikt. Thans wordt het laatste rechtlijnig deel van de westelijke dam gebouwd, gelijktijdig met het laatste rechtlijnig deel van oostelijke dam zee- waarts van de LNG-site waarvan beide damkoppen, de nieuwe havenmonding zullen vormen. Op 1 maart 1984 reikten de zichtbare damkonstrukties met het werkfront op peil (+ 6,80) tot de afstand 3114 m voor de westelijke dam en tot 2919 voor de oostelijke dam.

De onzichtbare gedeelten van die havendammen, nl. de grondverbetering, de bodemafdekkingen met grint, zinkmatten en de eerste laag steenbestortingen reikten evenwel reeds tot aan de damkoppen die respectievelijk gesitueerd zijn op de afstand 4280 m voor de westelijke dam en 4030 m voor de oostelijke dam. Voormelde damlengten zijn ontwikkelde lengten.

Aan het zee-einde van de nieuwe westelijke dam zal een radartoren gebouwd worden. Deze radarpost maakt deel uit van de radarketen die vanaf Oostende tot Antwerpen, de volledige Belgische kust en de Schelde zal bestrijken. De radarpost Zeebrugge zal de vaart langs de kust en uit de Schelde beschermen, evenals de aanloop van de haven van Zeebrugge zelf. De toren wordt ook uitgerust met lokalen voor de bediening van de radarpost en voor de verkeersleiders die de toegang tot de haven regelen.

De verdiepingsbaggerwerken in de zeegeulen in de nadering van Zeebrugge zijn ook reeds in uitvoering, nl. in de Scheur- West-pas waar aan zandwinning wordt gedaan. Het aldaar gewonnen zand wordt in het huidig stadium van de werken aangewend om het binnentalud van de westelijke havendam te beschermen. In vorige stadia werden met dit zand de terreinen rond de werkhaven en het L.N.G.-terrein opgehoogd, alsook de strandsuppletie op de oostkust uitgevoerd. Verdere verdieping van die zeegeulen zijn geprogrammeerd om te voldoen aan de vereiste nautische veilige voorwaarden inzake geulbreedte en -diepte voor de L.N.G.- tankers. In de Scheur-West-geul gaan die baggerwerken gepaard met zandwinning dienstig voor de verdere aanvulling van het nieuw westelijk havengebied. In de Pas van het Zand-Ribband, waar geen zand aanwezig is, wordt de baggerspecie in zee gestort.

De schutmuur van het zuidelijk gedeelte van de Leopold-II-dam werd gesloopt en de zone tussen de Leopold-II-dam en de nieuwe westelijke dam werd in zee gewonnen



LNG-Terminal in wording.

zand aangevuld. Een terrein met een oppervlakte van ongeveer 3 ha werd reeds als ro/ro parking ter beschikking gesteld van de bestaande ro/ro diensten van Townsend Thoresen Car Ferries. Deze zone is volledig verhard en uitgerust met een ondergrondse koker voor leidingen, een openbare verlichting en aansluitingspunten voor elektrisch gekoelde reefercontainers, alsmede met waterleidingen met hydranten. Verder is er nog een afzonderlijke laad- en lospost.

Een tweede, gelijkaardige parking, ten noorden van de eerste, en met een oppervlakte van 5 ha, zal ter beschikking gesteld worden van North Sea Ferries die voor de dagelijkse vracht- en passagiersdienst op Hull een volledig nieuwe terminal bouwt langs de Leopold-II-dam. Medio 1984 zal daarenboven met het bouwen van een nog bijkomende roll-on/roll-off landingsbrug worden aangevangen langs de Leopold-II-dam.

B. Zeesluis

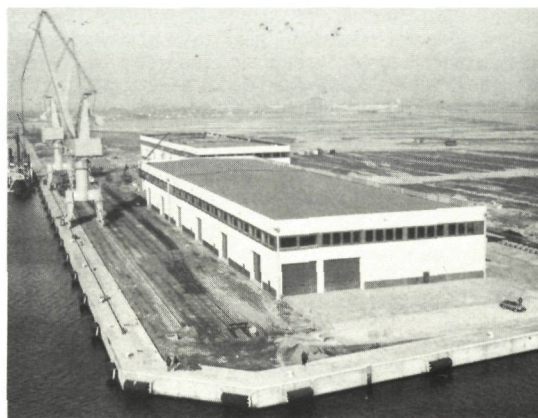
De werken van burgerlijke bouwkunde aan de zeesluis werden in de loop van 1983 voltooid. De vier sluisdeuren die van het type roldeuren zijn, werden in dienst gesteld. Om beurt werd een deur drooggezet voor het aanbrengen van de wielstellen en de vlinderkleppen die dienen voor het vullen en ledigen van de saskolk.

De electromechanische uitrusting voor de bediening van de sluisdeuren werd uitgevoerd onder leiding van het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanika. Op 8 november 1983 was het mogelijk een eerste schip ten titel van proef doorheen de sluis naar de achterhaven te versassen. Intussen vorderden de werken volgens plan zodat begin 1984 de nieuwe zeesluis kon in gebruik

nieuwe zeesluis kon in gebruik genomen worden. Op 10 april 1984 gaat trouwens de officiële indienststelling van de nieuwe zeesluis en de openstelling van het eerste gedeelte van de nieuwe achterhaven door.

Aan de ingang van beide sluishoofden zullen in 1984 nog dukdalven gebouwd worden als geleiding voor de schepen. Het bedieningsgebouw van de zeesluis, dat benevens lokalen voor de eigenlijke bediening van de sluisdeuren, de bruggen en de kleppen, ook lokalen omvat voor douane, rijkswacht, loodsdiens, havencontrole en sleepdienst, werd eveneens begin 1984 samen met de sluis in dienst geno-

Eerste activiteit in noorderlijk insteeddok der achterhaven.



men. Ook de wegnis rond de sluis die, benevens de hoofdweg die over het benedenhoofd loopt, ook een omleidingsweg over het bovenhoofd omvat, is afgewerkt.

C. Achterhaven

In het noordelijk gedeelte van de nieuwe achterhaven is het noordelijk insteeddok afgewerkt. Een eerste fase van de uitgraving van dit dok, evenals van het dok dat de nieuwe zeesluis met het Bouwdewijnkanaal verbindt, werd in 1983 voltooid. In een tweede fase in 1984 zullen de graafwerken in die dokken voltooid worden tot op definitieve diepte. De spoor- en wegniswerken zijn ook in volle uitvoering evenals de water- en rioleringswerken. Voormelde infrastructuurwerken in het noordelijk gedeelte van de achterhaven werden progressief bruikbaar gesteld voor de bedrijven die zich aldaar vestigen.

2. WERKEN UITGEVOERD DOOR DE MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN MET RIJKSSUBSIDIERING

Het noordelijk gedeelte van de nieuwe achterhaven is thans een grote bouwwerf. Aldaar worden werken uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, alsook werken die met rijks-subsidiëring door de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen uitgevoerd worden alles in functie van de nieuwe havenbedrijven die zich in de achterhaven vestigen. Deze werken behelzen o.m. het bouwen van een tweede havenloods op de oostkaai van het noordelijk insteeddok. Deze loods is van hetzelfde type als de voorgaande die aldaar gebouwd werd in 1982 doch ze is voorzien van isolatie en verwarming teneinde ingevoerde groenten en fruit vorstvrij te kunnen behandelen en op te slaan.

3. VERBETERINGS- EN ONDERHOUDSWERKEN MET EIGEN MIDDELEN UITGEVOERD DOOR DE MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN

Naast de normale onderhoudswerken werden volgende belangrijke werken uitgevoerd:

Eerste schip in de 125.000 sluis.

- aanleggen van kraansporen op de oostkaai en op de westkaai van het noordelijk insteeddok in de achterhaven;
- bouwen van een vrachtkantoor in de parking voor ro/ro verkeer in de voorhaven. Aldaar kunnen vrachtrijders hun douaneformaliteiten en boekingen voor de overvaart regelen;
- bouwen van een loods met een lengte van 120 m en een breedte van 20 m op de Leopold-II-dam te Zeebrugge. Deze loods is in hoofdzaak bestemd voor de aardappeltrafiek en werd daarom van een isolatie voorzien;
- bouwen van twee verdiepingen boven de ingang van het Zeestation op de Leopold-II-dam te Zeebrugge. Deze lokalen zijn bestemd om plaats te bieden voor de havencontrole en tevens voor de bediening van de voorlopige radarpost Zeebrugge.

Dit radarstation wordt door het Bestuur van het Zeewezen gebouwd op het uiteinde van de havendam in afwachting dat de definitieve radartoren kan gebouwd worden die voorzien is op de kop van de nieuwe westelijke havendam.

4. LNG TERMINAL ZEEBRUGGE

Situatie van het project einde februari 1984

1. Planning

In de huidige planning wordt het eerste methaanschip einde 1986 voorzien.

De industriële indienststelling of, met andere woorden, het moment waarop de Terminal volledig operationeel zal zijn, volgt enkele maanden later.

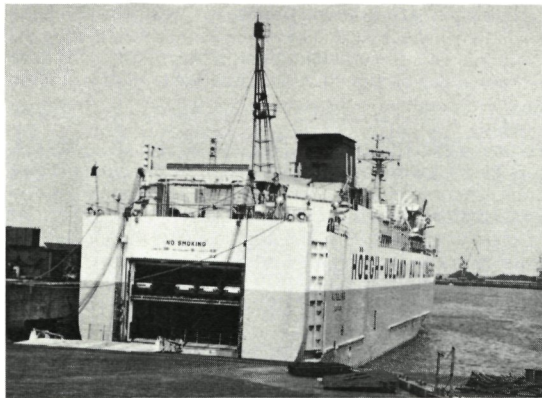
2. Budget

Het investeringsbudget, uitgedrukt in betaalde franken, beloopt 15.995 MFB.

Het Belgisch aandeel van de investering beloopt ongeveer 74 %.

Voor het ogenblik zijn reeds voor een bedrag van 9620 MBF verbintenissen aangegaan, terwijl de som van de betaalde facturen oploopt tot ongeveer 3300 MBF.





Sea R.O. aan de Zweedse kaai.

3. Werken in uitvoering

3.1. Opslagtanks

De bouw van de opslagtanks werd aangevat in maart 1982. De bouwtijd voor 1 tank belooft 46 maand; de 3 tanks worden afgewerkt met een interval van 4 maand. De waarde van het contract belooft 4440 MBF (in uitbetaalde franken).

De huidige stand van de werken is als volgt:

- tank 1: de bouw van de binnentank is aangevat, in zoverre dat de isolatie onder de tankwand in uitvoering is.
- tank 2: de uitwendige betonnen tankwand is in uitvoering.
- tank 3: de bodemplaat van de uitwendige betonnen tank is in uitvoering.

3.2. Offshore Werken

De overeenkomst omvat de toegang naar de steiger, het rek naar de toorts en de watervang.

De waarde van het contract bedraagt 377 MBF (in uitbetaalde franken).

De werken werden aangevat in oktober 1983.

De infrastructuurwerken van de toegang naar de steiger zijn voor ongeveer 90 % afgewerkt; het rek naar de toorts voor ongeveer 50 % terwijl de werken aan de watervang onlangs werden gestart.

3.3. Gebouwen

De overeenkomst omvat 10 gebouwen, voor een totale waarde van 334 MBF (in uitbetaalde franken).

De werken werden aangevat in september 1983.

Voor het ogenblik zijn het controlegebouw en het dienstgebouw (werkplaats + magazijn) in uitvoering.

3.4. Onshore werken

De overeenkomst omvat de leidingrekken en de funderingen voor de uitrustingen op het schiereiland.

De waarde van het contract bedraagt 319 MBF (in uitbetaalde franken).

De werken zijn aangevat in januari 1984.

De oplevering gebeurt in zones om zodoende de aanvang van de montage van leidingen en uitrustingen mogelijk te maken vanaf september 1984.

3.5. Leveringen

Tal van uitrustingen met lange leveringstermijn zoals de losarmen, de compressoren, de verdampers, de cryogene afsluiters, de toorts, de ondergedompelde cryogene pompen, de cryogene buizen enz... werden besteld.

Alhoewel zekere bestellingen in het buitenland werden geplaatst omdat de nodige ervaring met LNG in België niet aanwezig was, heeft Distrigas er steeds naar gestreefd om er de Belgische industrie zoveel als mogelijk bij te betrekken en wordt, als gevolg daarvan, ook van die uitrustingen een gedeelte in België gebouwd.

Uit Sympathie

**Bell Telephone
Manufacturing Co**

**Francis Welleplein 1
2000 ANTWERPEN**

Il y a quarante ans....

La fin ignominieuse du sous-marin maudit de la kriegsmarine

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

Rares et heureuses sont les nations qui n'ont jamais vu leurs villes bombardées, incendiées et détruites, qui n'ont jamais été envahies, qui n'ont jamais vécu sous la coupe d'un occupant autoritaire. Elles sont seules à pouvoir encore considérer encore la guerre comme un sport et la faire sans haine. Les Etats-Unis sont de ce nombre.

C'est cet esprit qui animait le capitaine de vaisseau Daniel V. Gallery de l'U.S. Navy, commandant le Task Group 22.3, un groupe anti-sous-marins.

Couler des sous-marins, c'était bien et, en temps de guerre, c'était devenu une tâche quasi routinière. Mais capturer un sous-mersible allemand du tout dernier modèle pour l'examiner à loisir, ce serait mieux encore. Mais combien plus difficile ! Pourtant les moyens mis en oeuvre par l'aviation et la marine américaines à l'époque - nous sommes à la veille du débarquement de Normandie - étaient d'une telle ampleur que l'exploit, pour risqué qu'il fût, n'apparaissait pas irréalisable.

Aux yeux de Gallery, en tous cas.

Une telle prise, au surplus, serait encore plus intéressante si elle demeurait inconnue du B.d.U (Befehlshaber des U Boote, commandement supérieur de la flotte sous-marine) allemand. On s'emparerait des codes secrets de l'U Boot, on démonterait les engins et instruments mal connus des Alliés, comme ces nouvelles torpilles à tête chercheuse qui pouvaient se diriger vers leur but sans laisser le sillage de bulles d'air révélant leur parcours et exploser à son contact.

S'emparer d'un sous-marin ennemi était malaisé, sinon impossible car on imaginait mal un commandant, le combat perdu, ne sabordant pas son bâtiment. Il suffisait d'ouvrir quelques vannes ou encore, panneaux ouverts, de le laisser s'abîmer dans les profondeurs.

Gallery avait étudié le problème dans ses moindres détails. A bord du « Guadalcanal », un petit porte-avions de 11.000 tonnes, surnommé l'« Invincible », avec lequel il avait eu affaire, à différentes reprises, aux U-Boote. Quatre croix gammées peintes sur la passerelle rappelaient les succès enregistrés. Le dernier était celui dont Gallery et ses hommes étaient les plus fiers : la destruction d'un as de la flotte sous-marine allemande : l'U-515.

Or, en analysant son combat contre l'U-515, Gallery avait pu faire des observations qui l'avaient confirmé dans sa thèse qu'il devait être possible de capturer un sous-marin ennemi. Le sous-mersible n'avait pas résisté, il ne s'était pas sabordé. Lorsqu'ils s'étaient vu cernés, le commandant et l'équipage n'avaient eu qu'une hâte : sauver leur peau.

Pourquoi, dans ces conditions, ne pourrait-on aborder un sous-marin après l'avoir contraint à faire surface et s'en emparer ? Pourquoi ne pourrait-on faire retenir de nouveau ce commandement oublié des marins d'aujourd'hui : « A l'abordage ! ».

Quand un sous-marin traqué fait surface, il émerge parfois en combattant. D'autres fois les panneaux s'ouvrent et l'on peut voir de petites silhouettes noires plonger par dessus bord. De toute façon, ce n'est pas le moment de faire des cérémonies et l'on peut s'offrir le luxe d'attendre que l'ennemi entame des négociations sur les conditions de sa reddition.

Les destroyers, faisant feu de toutes leurs pièces, chargent le sous-marin. Les avions piquent et leurs mitrailleuses crachent sur lui. Les grenades sous-marines, les fusées, les projectiles perforants et les torpilles labourent le sous-mersible de toutes parts. Certes, il se pourrait qu'un sous-marin ait fait surface avec l'intention de se rendre. Mais comment le savoir ? Une erreur de jugement coûterait trop cher. Un sous-marin touché est un animal dangereux dans un rayon de 5 milles. Tirées au moment où l'équipage abandonne le sous-mersible, ses torpilles peuvent faire d'un beau bateau une épave fumante.

Difficile, donc, d'aborder un sous-marin pour tenter de s'en emparer. Mais, si l'on parvenait ainsi ne fût-ce qu'à s'emparer des codes qui se trouvaient à bord, le jeu n'en valait-il pas la chandelle ? Le service naval des transmissions, à Washington, pourrait alors se mettre à l'écoute sur la fréquence utilisée par les sous-marins allemands et déchiffrer les instructions ennemies. Les opérateurs allemands travailleraient ainsi pour les services de renseignements américains !

Gallery eut de la peine à convaincre les experts de l'U.S. Navy. Ils lui accordèrent cependant qu'il n'était pas nécessaire d'achever un sous-marin lorsqu'il faisait surface, car son équipage se chargeait lui-même de saborder le navire. Une chance pouvait donc être accordée au plan de Gallery, qui consistait à chasser l'équipage du U-Boote par un feu d'artillerie léger, puis à aborder celui-ci pour l'empêcher de couler.

Restait à faire la démonstration que cela pouvait marcher. Et à trouver la victime.

Celle-ci devait être l'U-505, le sous-marin maudit de la Kriegsmarine.

Bonne chance à l'U-505

Un sous-marin qui avait commencé sa carrière, en Août 1941, sous d'heureux auspices.

Construit au Deutschen Werft à Kiel, il avait eu comme premier commandant le lieutenant de vaisseau Axel-Olax Loewe. Il avait été réceptionné, le 26 Août, à Hambourg par le vice-amiral Wolf avec le cérémonial en usage dans toutes les marines. Fanfare, drapeau, discours et ouverture solennelle du « Livre d'Or » du bateau sur la page de garde duquel on avait écrit, en beau gothique, « Wir Fahren gegen England ». Sur quoi, le vice-amiral Wolf avait formulé un vœu : « Toujours heureux dans vos sorties. Courage et victoire ».

Le début de la carrière de l'« U-505 » répondit aux vœux du vice-amiral Wolf. Loewe le commanda pendant un an, jour pour jour. Lorsqu'il regagna Lorient, le 25 Août 1942, après sa troisième croisière, il avait coulé huit navires d'un tonnage total de 40.000 tonnes.

Mais, avec le départ de Loewe et son remplacement par le Lieutenant de vaisseau Peter Zschech, la roue de la chance pour l'« U-505 » tourna. Zschech, pourtant, était un sous-marinier confirmé. Avant sa nouvelle affectation, il était officier en second d'un bateau par qui tout le monde jurait à cette époque, à Lorient : l'« U-124 » que commandait le lieutenant de vaisseau Mohr. Ses destructions dépassaient cent mille tonnes et, depuis la disparition des grands as de la guerre sous-marine au cours des mois précédents, bien rares étaient ceux qui parvenaient à atteindre ce chiffre.

Après avoir intronisé son successeur et lui avoir fait les honneurs de son bateau, Loewe, avant de le quitter définitivement, écrivit quelques phrases dans son Livre d'Or, déclarant que l'« U-505 » était un bon bateau, qu'il avait navigué jusque-là sous une bonne étoile, qu'il en serait certainement de même dans l'avenir....

S'il avait pu se douter de ce que serait cet avenir !

L'appareillage de l'« U-505 » était fixé au 5 Octobre 1942. Les bâtiments de sécurité l'escortèrent jusqu'à la ligne des fonds de cent mètres. Un geste, deux ou trois saluts, les sous-marinières se retrouvèrent seuls. Les quatre ou cinq premiers jours étaient les plus dangereux. Depuis l'été 1942, des avions anglais, équipés de radar, entretenaient des patrouilles permanentes au-dessus du golfe de Gascogne.

Mais l'« U-505 » disposait d'une parade : il était équipé d'un des premiers récepteurs Métox, un instrument qui décelait les impulsions émises sur onde décimétrique frappant le bateau. Dans le poste d'écoute, deux petites bulles se mettaient à s'agiter, avertissant de la présence des avions longtemps avant que les veilleurs de la passerelle n'aperçussent celui-ci.

En cinq jours, Zschech conduisit son bateau sans encombre hors du dangereux golfe de Gascogne. Il lui fallut quatre semaines encore pour traverser l'océan et gagner la mer des Antilles, son secteur d'opérations, où la flotte pétrolière américaine faisait la navette entre les ports du Venezuela et du Mexique et les siens.

Le 7 Novembre, l'« U 505 » coule un cargo naviguant isolément et non armé. Cible facile s'il en est. Il lui fallut s'y prendre à deux fois, cependant, avant d'envoyer par le fond cette coque de noix d'un peu plus de cinq mille tonnes. Pas de quoi crier : « Venez voir ! ».

Pendant les deux jours suivants, le sous-marin croisa au large de Trinitad sans rien voir. Il dut, toutefois, plonger plusieurs fois en alerte, les bulles dansantes du Medox l'ayant averti de l'arrivée d'avions.

Bombardé dans la mer des Antilles

Puis le numéro 505 parut sortir à la roulette du destin.

Cela se passa le 10 Novembre, un peu après 10 heures du matin et sans avertissement, car le Métox tomba en panne. Avant que l'officier de quart ait pu s'en apercevoir, un avion, sortant de la direction du soleil, plongea sur le sous-marin et lâcha ses bombes à dix mètres d'altitude seulement.

Lorsque Zschech, qui avait été jeté hors de sa couchette par l'explosion, parvint à la passerelle, il ne put que constater l'étendue du désastre. Une partie de la baignoire avait disparu. Des hommes gisaient sur les tôles. Le pont arrière n'était plus qu'un amas de décombres, de tuyautages tordus et de tôles lacérées. Le canon contre-avion avait disparu, lui aussi. Les valises contenant les deux torpilles de réserve étaient à nu. Un miracle que les engins n'eussent pas sauté. Le gasoil sortait en bouillonnant de la soute de bâbord. Comble de malchance, les Diesel ne tournaient plus.

L'« U-505 » était désormais une proie offerte à tout autre avion qui se présenterait dans les parages. Dix heures s'écouleraient avant la venue de la nuit. Un temps beaucoup trop long pour espérer s'en tirer, si entre-temps les Diesel ne pouvaient être remis en marche et permettre au sous-marin de quitter cette zone ultra-dangereuse.

Hors de service les appareils d'écoute et la radio. Le Diesel bâbord, gravement avarié, était plein d'eau. On ne pouvait dire s'il serait possible de remettre en marche celui de tribord. Le poste central avait annoncé, en outre, que le bateau ne pouvait plus plonger. Les chances de s'en tirer de l'« U-505 » paraissaient nulles.

Et pourtant, l'« U-505 » s'en tira.

Au bout d'une heure, le maître mécanicien put dire à Zschech que le Diesel tribord marchait à nouveau. Le submersible put se remettre en marche. A deux heures du matin, sans autre alerte que celle causée par un avion qui, par bonheur, ne le remarqua pas, l'ingénieur mécanicien Hauser annonçait à son tour qu'il avait réussi à rendre le bateau étanche. Zschech ordonna une plongée jusqu'à vingt mètres, qui s'effectua dans un silence de mort. Tout se passa bien. L'« U-505 » pouvait, désormais regagner sa base. Ce qu'il fit par petites étapes. A chaque rendez-vous l'attendait un autre sous-marin allemand, qui le ravitaillait en médicaments, pièces de rechange, vivres et combustible.

L'« U-505 » rentra à Lorient le 12 Décembre 1942, ayant mis quatre semaines à traverser l'océan.

Les réparations prirent six mois. Six mois interminables pendant lesquels les pertes sous-marines allemandes ne cessèrent de s'enfluer. Plus de 40 « U-Boote » détruits en Mai, 20 en Juin, plus de 35 en Juillet, soit près de cent en trois mois, dont la plupart coulés en traversant le golfe de Gascogne.

L'arsenal déclara l'« U-505 » en état à la fin de Juin. Le bateau appareilla dans la soirée du 30, mais moins de vingt-quatre heures plus tard, il était de retour. Lors de la plongée d'essai, par les fonds de 200 mètres, des défauts s'étaient manifestés. Il reprit la mer le 3 Juillet, et plongea sous la protection des bâtiments de sécurité. Cette fois, tout parut bien se passer.

Grenadé au large du cap Finistère

Il mit cinq jours et cinq nuits pour sortir du golfe de Gascogne, la « zone suicide » comme disaient les sous-marinières allemands entre eux, ne passant guère plus de vingt-quatre heures en surface. Le 9 juillet, il arriva au large de la côte espagnole. Après quelques heures en surfa-

ce, parvenu à hauteur du cap Finistère, il plongea de nouveau. Il paraissait sorti de la zone dangereuse... Des grenades tombèrent dix minutes plus tard. Le sous-marin vibra longuement comme si un puissant marteau eût frappé sa coque.

Pas de dégâts importants, mais on constata que le Métox, protection contre les avions ne fonctionnait plus, pas plus que les microphones. Sans appareil d'écoute, il était impossible d'échapper au danger, de savoir si le bateau ne courait pas droit à la destruction.

Immersion périscopique pour une minute seulement, juste le temps de voir à qui on avait affaire. Et plongée immédiate. Des destroyers... Des destroyers qui reprirent leur grenadage aussitôt, causant à l'«U-505» des dégâts plus importants, dont une fuite dans une soute qui laissait à l'arrière un sillage huileux d'une largeur de quinze mètres.

Impossible désormais pour l'«U-505» de poursuivre sa mission sans se faire repérer. Il devait faire demi-tour et regagner Lorient, où il arriva le 14 Juillet vers 15 heures.

Les réparations durèrent quinze jours.

Le 1er Août durèrent quinze jours.

Le 1er Août, le bateau fit une plongée d'essai jusqu'à deux cents mètres. Tout alla bien jusqu'à cinquante mètres, mais, en dessous, on entendit un craquement suivi d'un bruit très particulier, comme si l'eau pénétrait à bord. Pourtant aucune fuite ne put être décelée. Dès que le sous-marin fut remonté au dessus de cinquante mètres, le bruit cessa. Personne ne put trouver d'explication. C'était à s'arracher les cheveux, mai il fallait rentrer. Le lendemain matin, l'«U-505» était de nouveau à l'arsenal.

Deux semaines s'écoulèrent. Les ingénieurs et ouvriers explorèrent tout le bateau, pouce par pouce, sans trouver d'explication au bruit. Quelques avaries aux purges furent découvertes et enfin, dans une soute à gasoil extérieure, un trou pas plus gros qu'un crayon. S'il n'était pas rentré, le sous-marin aurait laissé un joli sillage huileux derrière lui.

Il repartit le 15 Août, sans grande cérémonie. A bord, tout le monde se demandait avec anxiété si cette fois serait la bonne. Le sous-marin plongea et, aussitôt, le craquement se fit de nouveau entendre. Comme il arrivait à l'immersion de cent mètres, la manche à air des Diesel claqua et se remplit d'eau. On ouvrit de grand yeux à Lorient lorsqu'on vit l'«U-505» reparaitre le 16.

Les ouvriers réparèrent la manche et on voulut renvoyer le bateau tout de suite. Mais Zschech réclama une inspection minutieuse des coutures soudées de son navire, car il avait la conviction que le craquement venait de là. Ce n'est pas un sentiment bien encourageant que d'imaginer son sous-marin coulant vers le fond, sans qu'on puisse l'arrêter, et sa coque se disloquant peu à peu... Toutes les soudures furent examinées aux rayons X et, comme le soupçonnait Zschech, des espaces vides furent découverts.

Tout fut ressoudé et l'«U-505» appareilla le 22 Août. Mais, décidément, la poisse lui collait à la peau et les ouvriers de l'arsenal ricanèrent le lendemain en le renvoyant. Cette fois, c'étaient les garnitures étanches. Le sous-marin rentrait pour la cinquième fois à Lorient. Il faisait l'effet d'être victime d'un mauvais sort.

Il repartit le 30 Août, ayant été doté entre-temps d'un nouvel appareil, le Maxos, un perfectionnement du Metox, qui devait lui signaler l'approche d'avions ennemis. Or, à peine dehors, les mécaniciens constatèrent qu'il ne fonctionnait pas. Cette fois encore, il n'y avait pas d'autre solution que de rentrer.

A ce moment là, Zschech comprit que c'en était fini de son bateau. Depuis son bombardement au large des côtes espagnoles quelque chose clochait. Son avis était qu'il fallait le mettre à la ferraille. C'était aussi le sentiment de

l'équipage. Etre constamment poursuivi par la poisse avait fini par ébranler les plus résistants. Les hommes étaient nerveux. Cela durait depuis plus de six mois. Ils ne suivaient plus les cours, ce qui signifiait qu'ils ne pouvaient plus être promus. S'ils avaient eu le choix, il était sûr que pas un ne serait resté à bord.

Le 18 Septembre, l'«U-505» appareilla à nouveau. Des ingénieurs de l'arsenal se trouvaient à bord. La plongée jusqu'à la ligne des fonds de 200 mètres se déroula sans problème. Même le Maxos fonctionnait. On put penser, enfin, que le sort était conjuré.

Toujours la poisse

Et l'«U-505» put, enfin reprendre la mer. Il resta constamment en plongée, ne refaisant surface que pour recharger ses batteries. Il traversa le golfe de Gascogne en quatre jours et demi sans incident. Du coup, le moral de l'équipage remonta considérablement... Jusqu'au cinquième jour. Il fit surface un peu après minuit. L'écouteur signala aussitôt un avion. Il arrivait sur lui... Il replongea en alerte... Et tout recommença. La pompe d'épuisement principale tomba en panne. Pour un sous-marin, elle était vitale. Sans elle, impossible de descendre profondément et la sécurité ne se trouve que dans les profondeurs.

Zschech et ses hommes refusèrent à croire ce qui venait d'arriver. Ils en discutèrent toute la nuit. Il n'y avait malheureusement pas trente-six solutions. Faute de pièces de rechange et de trouver un endroit sûr, en surface, pour travailler, il n'y avait qu'une chose à faire : rentrer. Continuer eut équivalu à un suicide.

Une pluie fine couvrait Lorient lorsque l'«U-505» se glissa dans son alvéole. Durant les jours suivants, Zschech ne quitta pas le périmètre de l'arsenal. Tous les soirs, il resta au carré jusqu'à 22 heures pour se réfugier ensuite dans sa cabine et essayer d'y trouver un sommeil qui ne venait pas. Il méditait sur sa longue série de malheurs. Son seul orgueil était désormais de ne pas laisser apercevoir l'état d'esprit dans lequel il se trouvait.

La nouvelle que l'«U-505» était prêt à reprendre la mer vint le 12 Octobre. Il quitta Lorient deux jours plus tard. Zschech le commandait depuis plus d'un an, mais il avait passé beaucoup plus de temps à l'arsenal qu'à la mer.

La plongée d'essai se passa bien. Cinq jours plus tard, le bateau atteignit l'Atlantique libre. Vingt-quatre heures plus tard encore - un malheur n'arrive jamais seul-, il se fit repérer par des destroyers américains et subit un grenadage intensif. Zschech avait connu déjà bien d'attaques, mais il était plus jeune alors et possédait plus de forces. Il était jeune encore et ne voulait pas mourir. Cependant la vérité monta soudain en lui comme une vague : une crainte encore plus grande : vivre, rentrer au port, être un objet de raillerie une fois encore.

Le commandant Zschech abandonne

A un moment, la lumière s'éteignit. Dans l'obscurité, les explosions parurent encore plus fortes et plus violentes. Tellement fortes que personne, à bord de l'«U-505», n'entendit une détonation sèche. Il fallut un certain temps à l'équipage pour remarquer l'absence du commandant au poste où il aurait normalement dû se trouver. Lorsque les lumières de secours s'allumèrent, le premier lieutenant Meyer se précipita vers la cabine de Zschech. Il le trouva étendu sur sa couchette, une tache de sang sur la tempe gauche. A terre : un pistolet Walther de 7,65 mm. L'infor-

tuné commandant Zschech avait démissionné.

Peut-être, en mettant fin à ses jours, avait-il espéré exorciser la malédiction qui pesait sur l'« U-505 ». Si c'était cela, l'infortuné Zschech était mort pour rien. Il fut remplacé par l'enseigne de vaisseau Harald Lange. C'était un officier calme, pondéré, circonspect. Il avait été choisi pour redonner confiance à l'équipage. Cela ne devait pas suffire pour conjurer le mauvais sort.

Lorsque l'« U-505 » appareilla de nouveau, le 24 Décembre 1943, sous son nouveau commandant, un insigne différent ornait son kiosque : la hache avait été remplacée par une coquille, et il portait sur son pont un petit arbre de Noël. Lange allait le commander pendant six mois mais, pendant ce temps, il ne devait pas détruire un seul navire ennemi.

Au début de Mars 1944, il repartit pour le secteur Côte d'Ivoire et Côte de l'Or. Le sous-marin demeura trois mois au large sans découvrir un seul but pour ses torpilles. Trois mois... jusqu'à la matinée du 4 Juin, où il rencontra la Task Force du capitaine de vaisseau américain, Dan Gallery,

l'homme dont l'ambition était de capturer une de ses victimes intacte pour la remener aux Etats-Unis.

Vers 11 Heures, ce jour là, le « Chatelain », un des quatre destroyers de la Task Force signala qu'il tenait le contact d'un sous-marin. Deux chasseurs décollèrent aussitôt du « Guadalcanal », un ex-navire de commerce de 11.000 tonnes, sur lequel, si on peut dire, Gallery avait hissé sa marque. Décrivant des cercles concentriques, ils finirent par repérer la longue silhouette noire d'un sous-marin entièrement immergé.

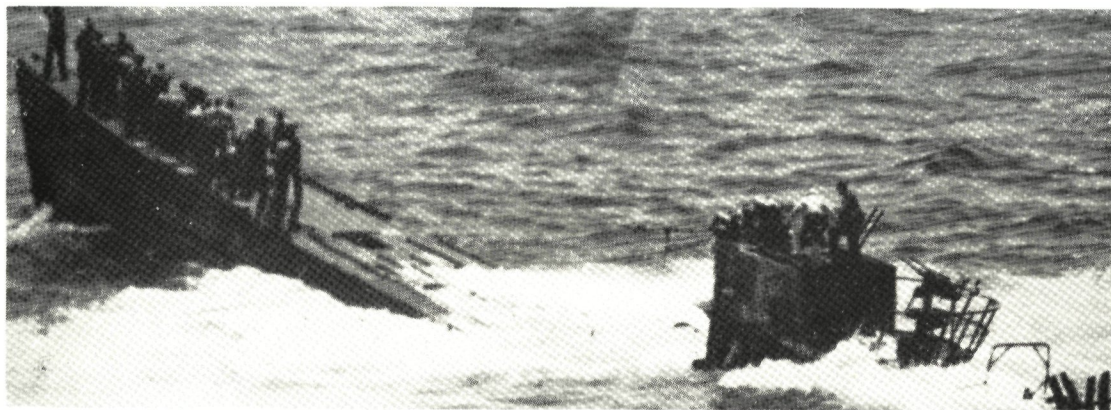
Guidé par les instructions des avions, le « Chatelain » le contourna et largua un chapelet de grenades sous-marines. Il était 11 heures 21.

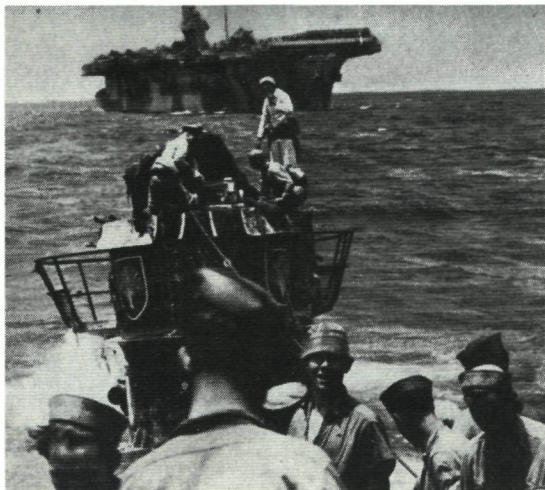
L'« U-505 », car c'était lui, se trouvait alors à cent mètres de profondeur. Les grenades tombèrent fort près de lui et lui causèrent des voies d'eau, notamment au poste central et dans le compartiment des Diesel. L'éclairage disparut, même celui de secours. Il ne restait plus qu'une chance à l'« U-505 » : remonter à la surface. C'était là que Gallery l'attendait.



▲ Des marins américains viennent de sauter à bord de l'U-505.

▼ Un commando américain réussit à maintenir à flot l'U-505.





Après sa victoire, le «Guadalcanal» s'approche du sous-marin prisonnier.



Rescapés de l'U-505 à bord du «Guadalcanal».

Douze minutes et demie exactement après la réception du premier message, sa coque noire apparaissait à la surface des flots. Tandis que le sous-marin émergeait, encadré par les gerbes d'écume provoquées par l'explosion des grenades, le «Chatelain» et deux des ses trois autres compagnons, le «Pillsbury» et le «Jenks» ouvraient le feu, selon les instructions recues, avec leur artillerie légère, afin de ne pas causer des blessures mortelles au sous-marin.

Les Allemands venaient de se mettre à table lorsque l'explosion des grenades avait projeté tout le monde à terre sous un amas de vaiselle et de victuailles. Persuadés que le bateau était en train de couler, les marins s'étaient précipités vers le panneau de sortie.

Lange sortie le premier sous l'averse des projectiles. Des avions le survolaient ; ils ne firent pas parler leurs mitrailleuses, mais se tinrent prêts à intervenir de façon décisive s'il le fallait. Lange s'abrita contre les tôles de la baignoire.

—Evacuez et coulez le bateau ! ordonna-t-il.

Il entendit répéter cet ordre, puis vit Meyer, son officier en second, monter à son tour, et le rejoindre derrière les tôles. Une rafale de balles accueillit ceux qui vinrent ensuite et voulurent sauter par dessus bord. Lange ressentit un coup violent. Au même moment un obus explosa devant

lui. Quand il revint à lui, il était dans l'eau. Il sentit qu'on le hissait dans un canot pneumatique mais sans pouvoir rien reconnaître.

A l'abordage !

Ce qui s'était passé ? C'est qu'au moment où Lange donnait l'ordre d'évacuation de son navire, Gallery, de son côté, avait donné à ses hommes, dans les hauts-parleurs, le commandement de la marine d'autrefois : « Aux postes d'abordage » !

Et son plan insensé se déroula parfaitement. Les Allemands avaient quitté leur navire si précipitamment qu'ils n'avaient même pas stoppé les machines, laissant le sous-marin décrire une courbe à 8 noeuds. On mit les baleinières à l'eau et le lieutenant de vaisseau David, du «Pillsbury», fut le premier à sauter à bord du sous-marin.

David et ceux qui le suivirent avaient toutes les raisons de penser qu'ils seraient reçus par des salves de mitrailleuse au moment où il descendraient dans le panneau. Ils savaient aussi qu'il y avait habituellement à bord des sous-marins allemands des charges explosives reliées à des mécanismes d'horlogerie. Or, aucun d'entre eux ne savait lire les cadrans allemands. Ils s'engouffrèrent pourtant dans le panneau du kiosque, prêts à se battre à mort. Quel ne fut pas leur étonnement de découvrir que le bateau leur appartenait entièrement, ou plutôt qu'il leur appartiendrait tant qu'il ne sauterait ou ne coulerait pas.

Les marins américains trouvèrent dans le poste central une vanne de 15 centimètres, ouverte, par laquelle l'eau pénétrait à flots. Quelques minutes de plus et le sous-marin coulait. Heureusement, les hommes de Gallery retrouvèrent le capot manquant et le remirent en place, arrêtant ainsi l'inondation.

Le capitaine Gallery posant à bord de sa capture.



Du «Guadalcanal» vint un signal :

—Stoppez les machines, nous allons vous prendre en remorque.

Dès que les moteurs furent arrêtés, le sous-marin commença à s'enfoncer par l'arrière. Sans perdre une seconde, le «Guadalcanal» vint l'accoster pour passer un filin de remorque au commando d'abordage. Lorsqu'il se remit en route avec le sous-marin en remorque, l'arrière remonta à la surface.

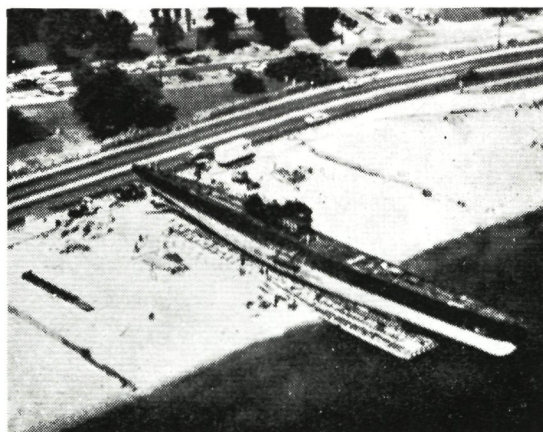
La compagnie d'abordage travailla avec frénésie à débrancher les charges d'explosifs en recherchant des pièces cachées, tandis que des hommes évacuaient tous les papiers secrets.

En remorque

Bien que la prise fût solidement amarrée, elle ne semblait pas décidée de se laisser conduire en laisse. Au lieu de suivre docilement le «Guadalcanal», elle s'obstinait à venir sur la droite. Le gouvernail devait être bloqué. Un piège fut découvert, fixé à la porte étanche de la chambre des torpilles arrière de telle façon qu'il était impossible d'ouvrir la porte sans déclencher le mécanisme. Or, il fallait aux Américains pénétrer dans ce compartiment pour pouvoir manoeuvrer la barre à main.

Gallery se chargea lui-même de démonter le piège. Et dès lors, le remorquage put s'effectuer sans problème. On hissa au mât du «Guadalcanal» le balai traditionnel (marque de victoire dans la Marine américaine) et le convoi fit route vers les Bermudes où il arriva le 19 Juin. C'était la première prise navale américaine en haute mer depuis 1812. Le groupe de Gallery reçut la Presidential Unit Citation, honneur particulièrement convoité, pour ce haut fait.

Il importait que la capture de l'«U-505» demeurât secrète. Les Américains avaient mis la main sur cinq torpilles acoustiques du modèle qui ravageait depuis quelques temps les formations alliées. Ils s'étaient emparé, d'autre part, des codes secrets allemands. Ils purent lire, désormais, en clair tous les messages de la flotte sous-marine allemande. Les Allemands changeaient leurs clés périodiquement mais les instructions pour ces changements se



Finies les longues courses océanes, l'U-505 termine sa carrière au cœur du continent américain, devant le Musée de la Science et de l'Industrie, à Chicago.

trouvaient incluses dans les codes. Ce fut pour le service naval américain la plus grande aubaine de toute la guerre.

Quant à l'«U-505», un sort lui était réservé bien dans la ligne de son extraordinaire destin. L'histoire de sa capture ne fut révélée au public qu'après la fin de la guerre. Le bâtiment fit alors une sorte de tournée d'exposition dans les ports de l'Atlantique. Puis, amarré dans un dock de Portsmouth (New-Hampshire), il attendit la décision des autorités quant à son sort ultime : être remorqué au large et coulé ou être envoyé à la ferraille.

Ce destin ignominieux allait lui être épargné. Natif de Chicago, Gallery réussit à rassembler les fonds nécessaires pour le faire transporter jusqu'à sa ville natale. On peut l'y voir aujourd'hui encore au Musée de la Science et de l'Industrie, dont il constitue la grande attraction. Pour un dollar, tout le monde peut contempler dans son ancienne splendeur le sous-marin maudit de la Kriegsmarine.

ASLK

WE DOEN MET JE MEE

ASLK-kontaktpunten in uw buurt :

Te OOSTENDE :

Kappellestraat 3 tel. (059) 70.77.81
Dr. E. Moreauxlaan 67 tel. (059) 32.21.77
Elisabethlaan 3 tel. (059) 80.16.67
Torhoutsestweg 160-162 tel. (059) 50.69.75
Guldensporenlaan 14 tel. (059) 50.42.03
Duinenstraat tel. (059) 32.32.68
Marktstraat 28 tel. (059) 26.70.24
Markt 14 tel. (059) 27.70.11
J. Casselaan 5 tel. (059) 30.04.35
Statiestraat 52 tel. (059) 29.03.29

Te BREDENE :

Te OUDENBURG :

Te GISTEL :

Te MIDDELKERKE :

Te EERNEGEM :

LES ENTREPRISES DE ONDERNEMINGEN



**74-76, Louis Mettewielaan, bus 2
1080 Brussel 1080 Bruxelles**

construisent le Dock Militaire pour la Force Navale
à Zeebrugge

bouwen het Militair Dok voor de Zeemacht te Zeebrugge

WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen: energiekrisis, de strijd tegen milieuvervuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal.
Om de vooruitgang te kreëren.



ESSO BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.

VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1984... 201 JAAR !**



1783 - 1983

Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Konstrukties :

Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH - CAV

VALCKE Frères n.v.

IN BELGIE GEVESTIGD TE :

OOSTENDE

H. Baelskaai 3
Tel. 059 / 70 35 33
Telex 81426

ANTWERPEN

Nassaustraet 37
Tel. 03 / 231 06 90
Telex 31167

ZEEBRUGGE

Tijdokstraat 26
Tel. 050 / 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE



WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

TEL. 03/771.09.80

TELEX 31140



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip «ZENOBÉ GRAMME», de visserijwachtschepen «GODETIA» en «ZINNIA», 4 kustmijnenvegers en van de 4 fregatten E71, F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» en F913 «WESTHINDER».

Constructeurs du ketch de recherches «ZENOBÉ GRAMME», des garde-pêches «GODETIA» et «ZINNIA», de 4 dragueurs de mines côtiers et des 4 frégates E71, F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» et F913 «WESTHINDER».



SEALINK ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER en OOSTENDE-FOLKESTONE

**SNEL, VOORDELIG EN KOMFORTABEL
NAAR ENGELAND**

SCHEPEN (voor reizigers met of zonder voertuig)

- Van 6 tot 13 afvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone
- de treinreizigers dienen slechts van perron te veranderen om in te schepen zowel te Oostende als in Dover W.D. en in Folkestone.
- Voor de automobilisten staan de in- en ontschepingsinstallaties te Oostende rechtstreeks in verbinding met de autosnelweg E5-A10.

JETFOILS (draagvleugelboten) alleen voor reizigers zonder voertuig

- Ultra-snelle overvaarten Oostende-Dover in amper 1.40 u.
- treinreizigers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen, zowel te Oostende als te Dover (waar zoals voor de schepen, in feite slechts van « perron » dient veranderd te worden) vanuit Oostende in ± 3.30 u. min. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in ± 5 u. met inbegrip van de tijd nodig voor douane- en paspoortcontrole te Oostende en te Dover!
- Van 2 (in de winter) tot 5 (in de zomer) afvaarten per dag in elke richting.

GUNSTIGE TARIEVEN

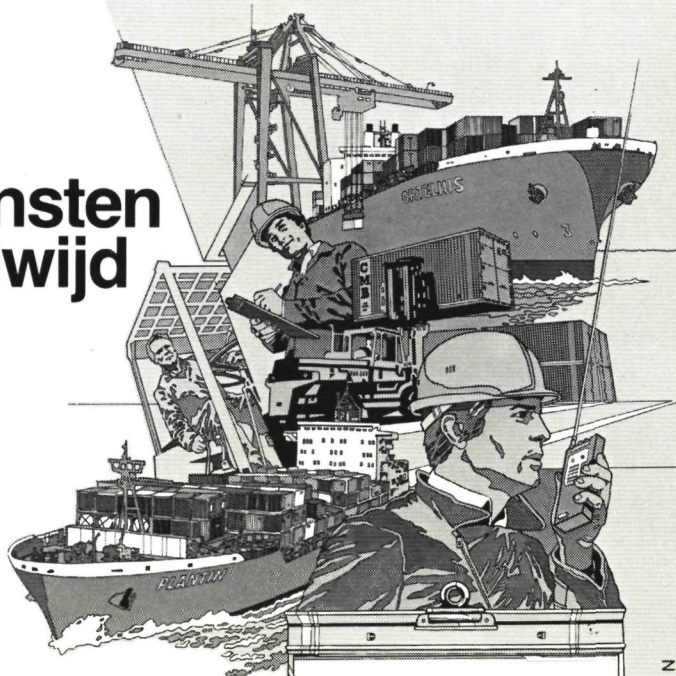
- Voor de reizigers zonder voertuig (schepen + Jetfoils):
 - ééndaags, 60 u., of 5 dagen excursiebiljetten.
 - matig tariefsupplement voor Jetfoilreizigers.
 - belangrijke vermindering voor groepen.
- voor reizigers met voertuig:
 - excursiebiljetten van korte duur: 60 u. of 5 dagen (minitour).
 - belangrijke vermindering voor groepen.

INLICHTINGEN, KOSTELOZE DOKUMENTATIE, enz.

- erkende reisagentschappen en automobielclubs (met wagen)
- spoorwegstations en erkende reisagentschappen (zonder wagen)
- Regie voor Maritiem Transport

Belliardstraat 30, 1040 Brussel (Tel. 02/230 01 80) - Natiënkaai 5, 8400 Oostende (Tel. 059/70 76 01)

Containerdiensten wereldwijd



CMB

The Belgian Line

CMB - St. Katelijnevest 61
B-2000 ANTWERPEN
Tel.: 03. 223.21.11 - Telex: 72 304

CMB 481 N

De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine
koekjes. Knapperig of zacht.
Droog, met vulling. Met
chocolade of vanille. Kleine
stukjes paradijs, met liefde en
vakkennis bereid.



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **750,- fr.**



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Lienart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

31e jaargang - neptunus 1984 - 31e année

2/84

nr 204 - no 204

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus. Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk

libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg Oostende

Copyright 1984 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent